

Vienan tiellä

Historiallista taustaa Suomussalmen Vuokin reitille Venäjän
Karjalaan

Heikki Rytkölä



Vienan tiellä

Historiallista taustaa Suomussalmen
Vuokin reitille Venäjän Karjalaan

Heikki Rytkölä

Se on vanha ja todeksi tunnettu asia, että kulkukeinot kulettawat myötään warallisuutta ja että teitten ja kulkupaikkain warrella enenee wijelys sekä sen hedelmät pääsewät waihtumaan mailman markkinoille, joilta toista kalua sijaan kuletetaan, ja näittenkin hyöty ja vaikutus on moninainen..¹

Ulkoasu ja taitto: Heikki Rytkölä ja Lauri Sonny

Kansikuva: Heikki Rytkölä (KaiM).

Kuorakosken nousu Suopassalmen ja Jyskyjärven välillä on totista työtä. Hilma Lazareva pitää puomilla veneen poissa rantakiviltä livana Lazarevan vetäessä alkukesällä 1992.

Takakannen kuva: Heikki Rytkölä (LI).

Aamuaurinko välkehtii Valkeanmeren ulpalta kallioisille rannoille heinäkuussa 2006.

Kuvailulehden käännökset:

venäjä: Marianne Nissinen

ruotsi ja englanti: Jukka Norvanto

Julkaisu on saatavana myös internetistä:

www.ymparisto.fi/julkaisut

ISBN 952-11-2528-4 (nid.) 952-11-2529-2 (PDF)

ISSN 1796-1955 (pain.) 1796-1963 (verkkok.)

Kajaanin Kirjapaino Oy

Kajaani 2006

Tiivistelmä

Ihminen on aina liikkunut Pohjanlahden ja Vienenmeren välillä mannerjään väistyttyä noin 10 000 vuotta sitten. Esihistorialliset löydöt osoittavat, että kauppaa on käyty hyvinkin kaukaisten alueiden ja maanselän jakaman ja merien rajaaman alueen välillä. Historiallisella ajalla kaupan luonne muuttui ja monipuolistui. Täällä liikkui muun muassa saamelaiset, karjalaiset, hämäläiset, savolaiset ja norjalaiset. Vuosisatojen kuluessa eri etupiirit jakoivat alueen, mutta kauppa jatkui. Joskus edes sotakaan ei katkaissut vuorovaikutusta karjalaisten ja Ruotsin valtakunnan itäosan välillä. Liikuttiin kesällä ja talvella, mutta kulkuväylät noudattivat suunnilleen samoja reittejä. Väylien ja kulkuneuvojen muutokset olivat hitaita.

Suomen tultua liitetyksi Venäjään vuonna 1809 oli hallinnollisesti tärkeää selvittää muun muassa Kainuun ja Venäjän Karjalan liikenneyhteydet. 1830-luvulta alkaen koettiin näillä alueilla maanselän molemmin puolin pahoja katovuosia. Oulun maaherran aloitteesta syntyi ajatus rakentaa maantie Vienan Kemiin. Uudelleen tämä ajatus nousi esiin 1850-luvulla. Perusteelliset selvitykset, joita käsiteltiin Helsinkiä ja Pietaria myöten eivät johtaneet kuitenkaan merkittäviin tuloksiin. Kulkuneuvot ja liikennereitit kehittyivät muualla nopeasti ja nuo syrjäiset seudut kyettiin huoltamaan ilman merkittäviä liikenteellisiä parannuksia.

Venäjän vallankumous ja kansalaissota katkaisivat ikimuistoiset yhteydet. Nyt liikenne on alkanut uudelleen täysin muuttuneissa oloissa ja aivan uusin välinein. Ihmiset, tavarat ja kulttuurivaikutteet liikkuvat kuten vuosituhansia sitten.

Тезисы

После отступления материкового льда около 10 000 лет тому назад, люди стали постоянно передвигаться между Ботническим заливом и Белым морем. Доисторические находки свидетельствуют о том, что торговля велась с весьма далекими краями и территориями. Во время исторического периода характер торговли изменился, она стала более разносторонней. Здесь передвигались, например, саами, карелы, жители Хяме и Саво, а также норвежцы. В течение столетий территория была разделена между разными группами с различными интересами, а торговые связи продолжались существовать. Иногда даже война не могла прервать взаимодействие между карелами и жителями восточных частей Государства Швеции. Люди передвигались как летом, так и зимой, часто по одинаковым маршрутам. Выбор нового маршрута или транспортного средства происходил медленно.

После присоединения территории Финляндии к России в 1809-ом году, стало важным, с административной стороны, определить сообщение, например, между территориями Кайнуу и Беломорской Карелии. Начиная с 1830-ых годов, обе территории подвергались годам жестокого неурожая. По инициативе губернатора Оулу возникла идея о строительстве дороги до Беломорской Кеми. Идея была заново поднята в 1850-ых годах. Тщательное изучение вопроса так в Хельсинки, как и в Петербурге, однако, не дало никаких особенных результатов. Сообщение и транспортные средства быстро развивались в других частях страны, и отдаленные края могли снабжаться без значительного улучшения дорожной сети.

Революция и гражданская война в России прервали устоявшиеся связи. В настоящее время движение осуществляется в полностью измененных условиях, совсем новыми средствами. Люди и товары передвигаются, культурные влияния происходят так же, как и тысячелетия назад.

Aluksi

Kulkureitit ovat keskeinen osa kunkin alueen ominaislaatua. Niiden puutteessa jotkut alueet ovat jääneet syrjään. Toiset ovat voineet hyödyntää monipuolisesti edullista sijaintiaan. Kaupan lisäksi hyvät kulkureitit ovat houkutelleet myös sotaväkeä, jonka jäljiltä tuo hyvinvointi on saattanut kadota hetkessä taivaan tuuliin.

Pohjanlahden ja Vienanmeren välinen sisämaa on leimattu monesti syrjäiseksi kolkaksi, joka on saanut kantaa takapajuisuuden leimaa. Kuitenkin noiden merien välillä on liikut-

tu vilkkaasti niin kauan kun ihminen on siellä asunut. Tiedot, taidot ja tavarat ovat liikkuneet vuosituhansia ja liikkuvat edelleen. Mistä on kuljettu, milloin ja miten? Näihin kysymyksiin tämä julkaisu on lyhyt avaus. Suomensalmen Vuokkijärveltä johtaa Viiangin kautta rajan yli Kivijärveen ja Vuokkiniemeen kuuluisa reitti. Sitä tämä teos pyrkii valaisemaan. Toivottavaa on, että näihin meret yhdistäviin ja vuorovaikutuksen historiasta kertoviin väyliin voitaisiin paneutua laajasti ja syvällisesti. Merien välillä oli monta tietä matkalaisen kulkea.

Heikki Rytkölä
tutkija
Kajaanin yliopistokeskus / Lönnrot-instituutti

Sisältö

| | | |
|-------------|---|----|
| | Tiivistelmä | |
| | - suomi | 3 |
| | - venäjä | 4 |
| | Aluksi | 5 |
| I | Koskien ja järvien kautta "Tornion kaupunkiin" | 7 |
| II | Ensimmäiset asiakirjatiedot | 10 |
| | 1. Reittiselostus 1500-luvun lopulta | 10 |
| | 2. Ensimmäiset kartat | 11 |
| | 3. Valkeanmeren tie ja sen tulkintoja | 16 |
| III | Tieto tarkentuu 1700-luvulla | 21 |
| | 1. Kartat opastavat | 21 |
| | 2. Sanomalehdet kertovat | 26 |
| IV | Henrik Deutschin kertomus tutkimusmatkoiltaan vuosina 1814 ja 1815 | 27 |
| | 1. Yleisiä havaintoja | 27 |
| | 2. Kajaanin kihlakunta erityishuomion kohteena | 29 |
| V | Rajankäyntiä 1800-luvun alkupuolella | 33 |
| VI | Runonkerääjien kertomaa | 34 |
| | 1. A. J. Sjögren näyttää tietä | 34 |
| | 2. Kajaanin vaeltava lääkäri | 36 |
| VII | Paltamon kirkkoherra kehittää Kajaanin kihlakuntaa | 38 |
| VIII | Virkamiesten reittisuunnitelmia | 40 |
| IX | Maantie Oulusta Vienan Kemiin? | 44 |
| | 1. Oulun läänin maaherra tekee aloitteen | 44 |
| | 2. Kenraalikuvernööri tarttuu asiaan nälänhädän uhatessa | 47 |
| | 3. Kuusamon nimismies tekee perusteellista työtä | 53 |
| X | Isojakokarttojen kertomaa | 58 |
| XI | Kirjailija Ilmari Kianto Vuokkia vaeltamassa | 59 |
| XII | Vuokinjoki vuonna 1930 | 64 |
| XIII | Toisen maailmansodan sotatie | 67 |
| XIV | Suomussalmen Vuokin reittiä jäljittämässä | 68 |
| XV | Johtopäätöksiä | 69 |
| XVI | Matkalla tavattuja | 72 |
| | Liitteet | 74 |
| | Käytetyt lyhenteet | 78 |
| | Viitteet | 79 |
| | Käytetyt lähteet | 83 |
| | Kuvailulehti | 87 |
| | Presentationsblad | 88 |
| | Dokumentation page | 89 |

I Koskien ja järvien kautta ”Tornion kaupunkiin”

Kansanrunouden kerääjä A. A. Borenius oli kesällä 1872 matkalla Venäjän Karjalaan Kajaanin kihlakunnan kautta. Matka noudatti Suomussalmelle johtavaa vesireittiä pohjoisen ja siitä edelleen Vuokkijärveä pitkin itää. Jysmänselältä alkoi koskien ja pienten järvien ketju, jota noustiin niin pitkälle kuin vain veneellä pääsi. Hyryn talon luona vesitie muuttui kulkukelvottomaksi. Alkoi jalkapatikka. Morgonbladet -lehteen kirjoittamassaan Vuokkiniemen kirkonkylässä päivätyssä matkakuvauksessaan Borenius kirjoittaa näin.²

Mitä lähemmäs tulimme rajaa, sitä enemmän oli koskia ja ne muuttuivat koko ajan ahtaammiksi. Kosket yhdistävät pitkiä ja kapeita järviä, kunnes reitti Hyryn kylän kohdalla kolme neljännes peninkulmaa ennen rajaa muuttui kulkukelvottomaksi. Tämän matkan aikana meillä oli tilaisuus ihaila apulaistemme reippautta heidän sauvoessaan koskia ylös.

Boreniuksen kuvauksen mukaan hiekkaharju erottaa kylän ”Tornion³ järwestä”. Reitti päättyi ”harjun län-sirannalle”, jota nimitettiin Tornion kaupungiksi. Mikkelin päivän aikoihin

toivat lähiseutujen asukkaat sinne veneitä myydäkseen niitä Venäjän karjalaisille eli ”arkangeliitoille”. Nämä olivat syystöiden jälkeen kauppamatkalla Suomeen. Veneen hinta vaihteli kunnosta ja koosta riippuen 30 markasta 80 markkaan. Päästyään haluumalleen seudulle karjalaiset möivät sitten nämä veneet Kajaanissa, Säräisniemellä tai Oulussa. Veneet olivat varsin kookkaita. Yhden veneen osti aina 20–30 miehen joukko. Kun vuosittain myytiin noin 40 venettä, kulki ”Tornion kaupungin” kautta Suomeen noin 1 000 miestä, joista valtaosa oli Vuokkiniemen pitäjistä. Kaikkiaan Borenius arvioi Suomessa liikkuvan ainakin 2 000 laukunkantajaa. Saattoipa heitä olla jopa huomattavasti enemmänkin. Edellisenä vuonna oli hänen tietonsa mukaan otettu Vuokkiniemen pitäjästä 400 passia Suomeen. Reppurit palasivat sitten samaa reittiä takaisin koteihinsa kevättalvella heti Kajaanin markkinoiden⁴ jälkeen tai viimeistään alkukesästä.

Boreniuksen kuvauksen perusteella on vaikea määritellä tuon ”venekaupungin” tarkkaa sijaintia. Ehkä se sijaitsi Tornionjärven pohjoisrannalla. Säilyneen muistitiedon⁵ mukaan

Vienanreitti

Kunnat: Suomussalmi



Mittakaava 1:100000

0 1 2 Kilometers

Peruskartalehdet:
442306, 442309, 442311, 442312, 444102,
444103

Koordinaatisto: ykj
Nurkkakoordinaatit: 3622356, 7182959 3648941, 7191531
Kainuun ympäristökeskus/RP/03.03.2006



Vienanreitti.shp

Vuokin eli Vienan reitti. Tie Vängänkylästä valtakunnanrajalle syksyllä 2004 tehdyn maastoselvityksen mukaan. Kainuun ympäristökeskus.

markkinapaikka olisi kuitenkin ollut järven etelärannalla Tornionkankaan laidassa. Siihen ei vielä nykyäänkin kohtuullisesti kuljettava vesireitti kuitenkaan pääty, vaan jatkuu hiekkaharjun murtumakohtaan, Särkänpolveen. Joen mutkan kaakkoispuolella on van-

ha lastauspaikka, jonka hirret tuntuvat suon peittäminä jalkojen alla. Mahdollisesti se on rakennettu 1700-luvulla.

Hyryn kylän jälkeen matkalaiset jatkoivat Maanselän yli kohti rajan takana olevaa Kivijärven kylää. Maanselkää Borenius kuvasi jokseenkin tasai-

seksi hiekkakankaaksi. Elias Lönnrot taas kirjoitti suosta, jossa oli kapea puro. Sitä pitkin jotkut Suomeen tulijat raahasivat vaivalloisesti veneitään.

Mikä oli tämä reitti Vuokkijärveltä Venäjän rajalle?⁶ Reitti, josta matkakuvausten mukaan suuri osa Arkangelin kuvernementin Kemin kihlakunnan talonpojista kulki kaupalle Suomeen joka syksy ja palasi kotiseudulleen vasta seuraavana keväänä. Näin kerrotaan tapahtuneen vielä 1900-luvun taitteessa? Mikä oli tuo merkillinen "Tornion kaupunki", jossa pidettiin säännöllisesti venemarkkinat? Herää myös kysymys: eikö talvella kuljettu lainkaan? Olihan hevoskyyti parhailla talvikeleillä nopea ja soutua sekä sauvomista paljon vaivattomampi tapa matkustaa. Näihin kysymyksiin etsitään vastauksia tässä artikkelissa.

Maanmittari S. H. Kyanderin 21.12.1868 allekirjoittamasta selvityksestä käy esille, että Vuokin kylän kuudennen jakokunnan kaukaisimmista taloista oli matkaa kirkonkylän keskusta jopa viisi peninkulmaa ja viisi virstaa. Ämmän ruukille ja samalla lähimmälle maantielle oli matkaa kaksi virstaa vähemmän. Nämä talot sijaitsivat Vuokkijärven Jysmänselästä kohti koillista ja Venäjän rajaa johta-

van vesireitin varrella. Lähinnä Venäjän rajaa sijainneet neljännen jakokunnan talot olivat viranomaistenkin mielestä epäedullisessa ja syrjäisessä paikassa. Tulevaisuuden turvaamiseksi Maanmittauksen ylihallituksen johtaja C. W. Gyldeén ehdotti annettavaksi jakokuntaan kuuluville suurempia maita ja metsiä kuin tavallisesti.⁷

Kyanderin laatimassa asiakirjassa mainitaan erikseen porrastetut polut (vägar), jotka oli merkitty karttaan. Viidinginjoesta Kyander käytti Kapajoen nimeä ja kertoi, että jakokunnalla oli siinä mylly kotitarvetta varten. Mitä vaikutusta sillä oli vesiliikenteeseen? Se ei käy asiakirjasta selville. Mitään viittausta mahdollisen rajan ylittävän vesireitin rakentamiseen ei maanmittarin laatimissa asiakirjoissa ole. Ei myöskään muista liikennekysymyksistä rajan taakse Arkangelin kuvernementin puolelle. Ei edes mainintaa karjalaiskaupasta, joka oli vuokkilaisille sikäli tuottoisaa, että he möivät vuosittain huomattavan määrän veneitä Suomeen kaupalle tuleville Arkangelin kuvernementin Kemin kihlakunnan talonpojille.⁸ Kuitenkin elettiin parhaimmillaan 1860-luvun armottomia nälkävuosia. Viljaa ja jauhoja olisi ehkä ollut saatavissa Vienan Kemistä.

II Ensimmäiset asiakirjatiedot

1. Reittiselostus 1500-luvun lopulta

Maanselän ylittäviä vesireittejä tai niitä seurailevia maareittejä on käytetty esihistoriallisesta ajasta lähtien. Tähän viittaavat muun muassa Suomussalmella tehdyt esinelöydöt. Suunnilleen samoja reittejä on käytetty jatkuvasti. Eila Fränti kuvaa vanhimpia väyliä käyttäen niistä nimeä "vaino-, sota- ja ratsutiet". Niiden ikää on yleensä vaikea määrittää tarkasti. Joidenkin rakentamisajankohdasta on kuitenkin määriteltävissä. Näihin Fräntin luettelemiin teihin kuuluu myös Vuokin vesiä noudatteleva väylä, jota pitkin kuljettiin Viangan kautta rajan taakse Kivijärvelle. Paulaharjun kokoaman muistitiedon mukaan Vuokin reittiä kulkivat rapparit eli rajan takaa tulleet hävittäjät ja polttajat.⁹

Vanhin tunnettu lähde, jossa kuvataan osittain Suomussalmen Vuokin reittiä kohti Venäjän Karjalan Vuokkiniemen pitäjää, on noin vuodelta 1600. Asiakirja on selostus Pohjanmaan joista, niiden kulkukelpoisuudesta ja yhteyksistä Jäämerelle ja Valkealle merelle. Asiakirja on Ruotsin Valtionarkiston Muscovitica-kokoelmassa. Jarl Gallén

on julkaissut sen vuonna 1968 Pähkinäsaaren rauhan rajaa koskevan tutkimuksensa liitteenä.¹⁰

Selostuksen mukaan reitti jakautui (Suomussalmen) Aittokosken niskan jälkeisellä järvellä kahtia. Toinen kääntyi itään toisen jatkaessa kohti pohjoista. Itäisestä haarasta selostus kertoo näin.¹¹

Then ene gren löper östersudost,
och kallas Wokin hara, deraff Wokinkoski, then 1 mil starch fors är in till Wokinkosken niska, deden 2 mil Nipasniemi, deden 2 mil till Murhiniemi, deden 3 mil till Yliuokinsu, deden 1 mil till Salmierfui, deden 1 mil till Paloierffui, ---

Nipasniemen ja Yli-Vuokin suun väli tarkoittaa pitkää ja kapeaa Vuokkijärveä. Kansan suussa oli kehitetty rälätyksen Vuokkijärven vesistön luonteesta ja paikannimistä¹².

*Tuhat on tuopoa puroa,
Sata saapoa jokea,
Yksi on Niipas nielemässä,
Wetämässä Wentokoski.
[–]
Niin sanoopi Niipaskoski,
Vuokin vesi veisoaapi,
Kunpa tulis Tiikkajasta,
Kaatasin kapavenehen.*

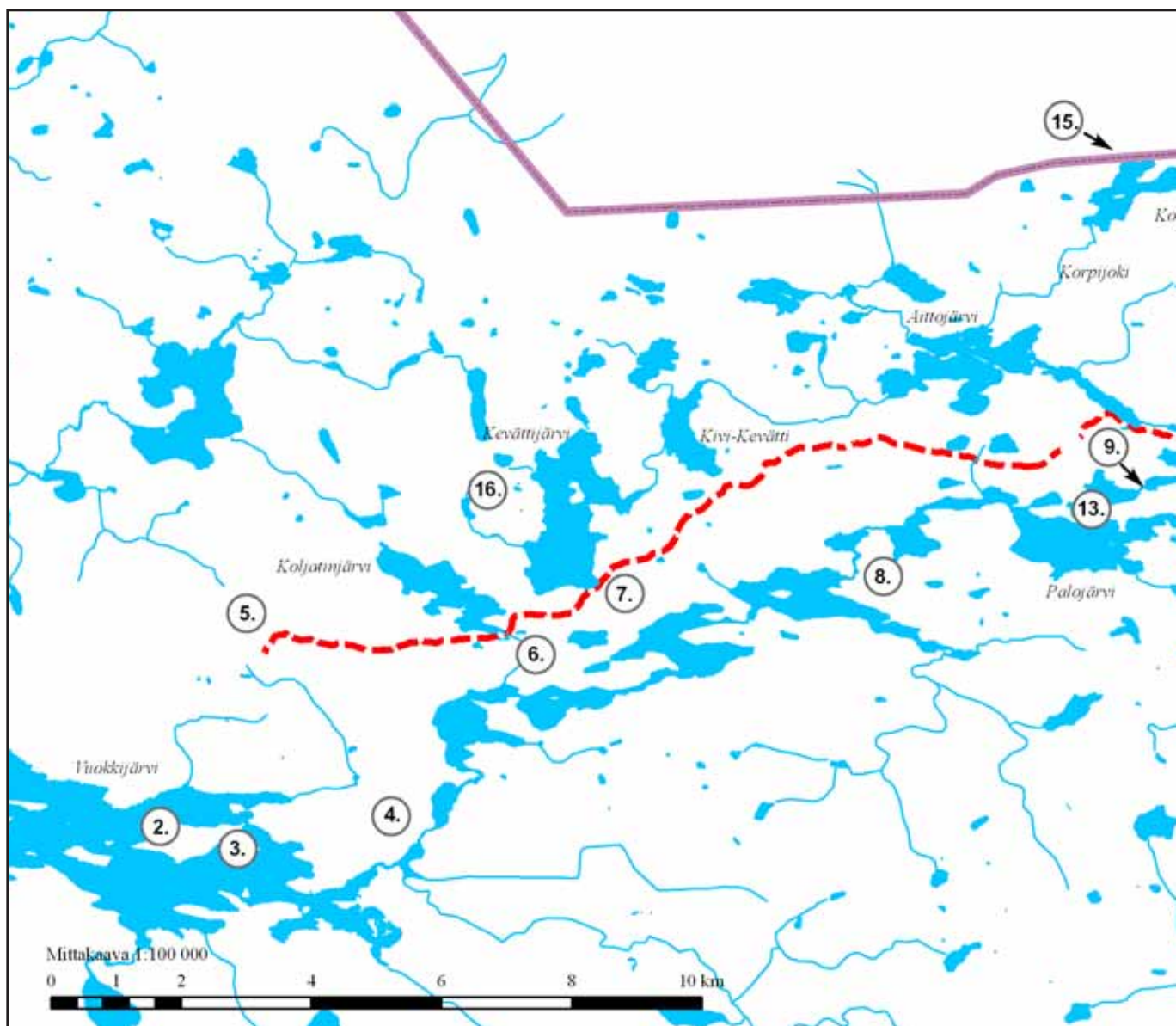
Palojärven jälkeen kulku jatkuu reittiselostuksen mukaan itäkaakkoon Isokosken, Kivijärven ja Murhikosken kautta Vuokinlatvajärvelle, joka tunnetaan tänä päivänä ilmeisesti valtakuntien rajalla olevana Vuokkijärvenä, jossa sijaitsi Suomussalmen karjalaiskylien ja mainitun järven rannalla rajan takana olleen Vuokinsalmen kylän saarihautausmaa eli Kalmosaari. Näin vesireitistä Vuokkijärven Jysmänse-län perukasta Viiankiin ja valtakunnan rajalle tuli kuvatuksi runsaat puolet. Suomussalmen karjalaiskylien kautta kulkenut reitti on selvä. Sieltä löytyvät nimet Lyttä ja Kiitehenjärvi (Kivijärvi).¹³ Edellä esitetyn ruotsinkielisen reittiselostuksen paikannimistä on osa edelleenkin löydettävissä Maanmittauslaitoksen peruskartoista. Kiitehenjärvestä alkoi pitkä ja koskirikas reitti Jyskyjärven kautta Valkealle merelle, joka tunnetaan tänä päivänä paremmin Vienanmerenä.

Reittiselostus lienee 1500-luvun puolelta. Tähän viittaa siinä mainittu Vuokinlatva, joka sovittiin rajapaikaksi Täyssinän rauhan jälkeen tehdyssä Rajasuon sopimuksessa kevättalvella 1596. Rajaa käytäessä Vuokinlatva ”siirtyi” Viiankijärven ja Venäjän puoleisen Kivijärven seutuville. Tarkkaa rajapaikkaa ei ole toistaiseksi löytynyt, mutta rajan kulusta tuolla alueella on päästy yksimielisyyteen myöhemmissä rajankäynneissä.

2. Ensimmäiset kartat

Seuraavat suhteellisen tarkat tiedot ”Kajaanin läänin” vesireiteistä ovat

1600-luvun puolivälistä. Taustatietojen lähteenä on ilmeisesti merkittäviltä osin kummassakin tapauksessa Anders Eerikinpoika Cajanus (Hevonpää eli Hjärta, k. 1657). Hän oli Kajaanin kihlakunnan nimismies ja Kajaanin vapaaherrakunnan vouti. Hänen poikansa Johan Andreae Cajanus oli sittemmin monitoiminen ja vaikutusvaltainen Paltamon kappalainen, kirkkoherra ja rovasti, joka on laatinut muutamia poikkeuksellisen arvokkaita kuvauksia Kajaanin kihlakunnasta. Osa asiantuntemuksesta perustui varmasti isältä ”perittyihin” tietoihin. Anders Eerikinpojan tuli tuntea virkansa puolesta ”työmaansa”. Ajallisesti ensimmäinen asiakirja on Kajaanin pitäjän kartta, jonka laati Per Brahen ”hovikartoittaja” vuodesta 1647 alkaen Pohjanmaan vakinainen maanmittari Claes Claesson (k. 1656) vuonna 1650. Kartoittajalla oli tuskin mahdollisuuksia kulkea kovin laajasti työmaataan, mutta ehkä tavanomaista perusteellisemmin hän alueeseen tutustui. Niinpä hän oli 14 viikon ajan kesällä 1651 käymässä Venäjän vastaista rajaa. Tähän tehtävään perustuu varmasti hänen suhteellisen tarkat tietonsa raja takaisen Karjalan länsiosasta. Lisäksi hän lienee voinut täydentää tietojaan muiden asiantuntevalla avulla. Merkittävä lähde on varmasti ollut kihlakunnan nimismies ja vapaaherrakunnan vouti. Karttaan kuuluu oleellisena osana selitysteksti, joka keskittyy lähinnä kuvaamaan Kainuun itä- ja etelärajaa eli siis rajaa Venäjää vastaan. Se oli vedetty Täyssinän rauhan jälkeen tehdyllä Rajasuon sopimuksella vuonna 1596. Raja noudat-



Vuokin reitin kohteita.

1. Vuokinlatva 1500-luvun lopun reittiselostuksen mukaan. Nykyisin paikka tunnetaan Suomussalmen kaakkoiskulmassa valtakunnanrajalla olevana Vuokkijärvenä (myös Vuokinjärvenä).
2. Vängänniemi.
3. Vuokkijärven Jysmänselkä.
4. Kiuaskoski.
5. Vängänvaara.
6. Kyläläiset kunnostivat Rautiaisen

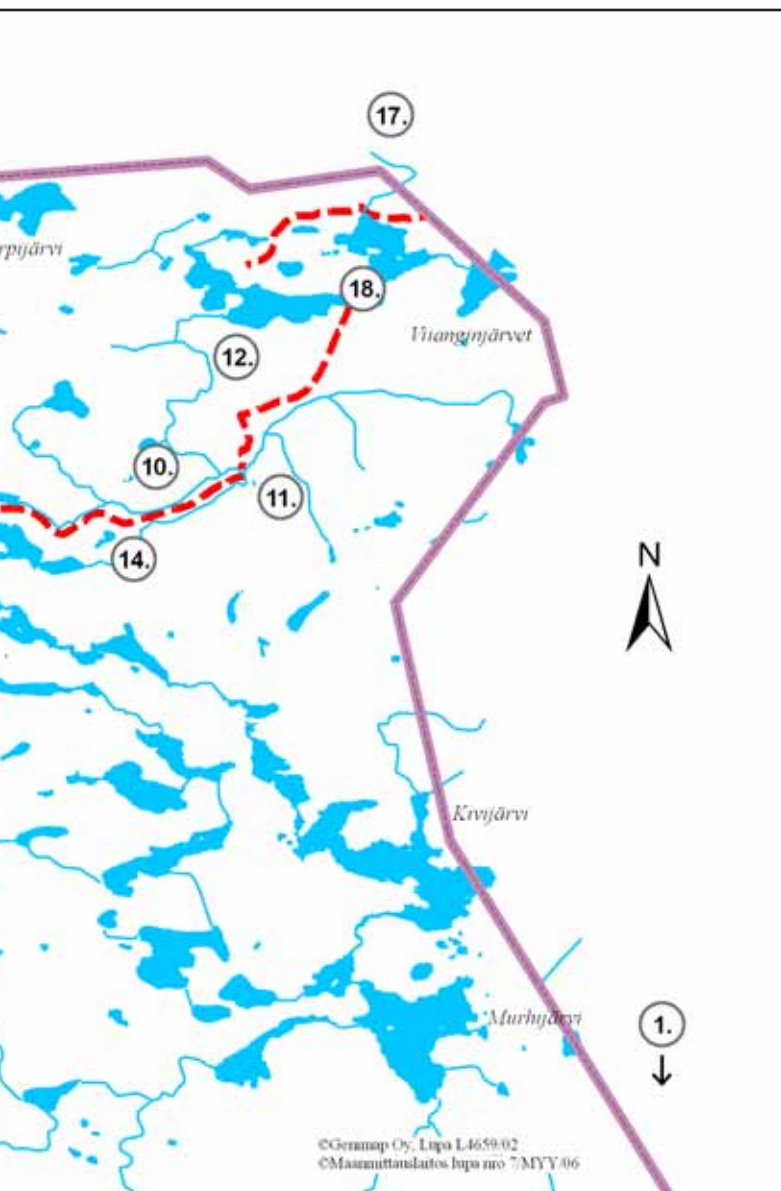
myllyn Koljatinjärven kaakkoiskulmassa.

7. Taivallampi. Mahdollinen kulkureitti Kevättijärvien, Aittojärven ja Korpijärven kautta Latvajärvelle ja edelleen kohti Vuokkiniemeä.

8. Paasokoski.

9. Tornionkoski.

10. Porrasjoki. Särkän eteläpuolella se on Isojoki. Nimet ovat peruskartan



mukaan.

11. Särkänpolvi. Näillä seutuvilla on kaksi vanhaa lastauspaikkaa.

12. Viianjoki eli Kapajoki.

13. Katiskan kaivanto.

14. Tornionsärkkä.

15. Vuokinlatva vuoden 1650 kartan mukaan.

16. Vuokinjoki: Alkaa Kevättijärvestä Aittojokena Tornionkoskeen saakka.

Siitä eteenpäin Vuokkijärveen saakka Yli-Vuokinjokena ja Vuokkijärvestä Emäjokeen Vuokinjokena.

17. Kivijärvi ja autioitunut kylä sen rannalla Venäjän puolella.

18. Vanha lastauspaikka.



Vängänniemen jyrkkärinteistä rantaa Jysmänselän puolelta Vuokkijärven itäpäässä syksyllä 2005. – Kuva Heikki Rytkölä (LI).

ti maanselkää. Rajan kulku merkittiin maastoon huomattaviin paikkoihin, jossa luonnollinen kulkureitti ylitti vedenjakajan.¹⁴

Kartassa on huomioitu erityisesti paikat, joihin raja on merkitty kiviin tai puihin hakatuin tai veistetyin merkein. Kartasta on tehty useita ´painoksia`. Niiden selitystekstit vaihtelevat merkittävästi. Varsinaiset kartat kuvaavat maantieteellisiä seikkoja alkuperäisen tavoin. Kainuun Liitto teetätti 1980-luvulla Ruotsin Valtionarkistossa olevasta kartasta värillisen näköispainoksen. Suomessa olevaa toista alkuperäistä karttaa säilytetään Kansallisarkistossa. Selitystekstissä mainitaan tiettävästi ensimmäisen kerran rajan ylittävä kulkureitti Suomussalmen Yli-Vuokissa. Paikkaa nimitetään Vuokin

Latvaksi. Reitistä todetaan, että vesitie Venäjälle ´toki` on, mutta se on vaivaloinen kun vettä on vähän. Karttaan on merkitty selvästi myös kaksi muuta tunnetuinta reittiä Pohjanlahdelta Kajaanin kihlakunnan ja Venäjän Pohjois-Karjalan kautta Valkealle merelle. Pohjoisin reitti on kartassa nimeltään Sarvitaival. Sitä Claesson piti parhaana väylänä Venäjän Kemiin. Sen merkitystä korostaa runsas vienalaisperäinen paikannimistö Kainuun pohjoisosassa. Eteläisen nimi on Kivijärven Latva, jonka kautta pääsi Claessonin mukaan suorinta tietä Valkeanmeren rannalle Kemin kaupunkiin. Lukuisine jyrkkine koskineen ja vetotaipaleineen reitti oli kuitenkin hyvin vaivaloinen. Sitä ilmeisesti kuitenkin käytettiin. Karttaan on merkitty myös talvitie, joka tulee

Pohjanmaalta Säräisniemelle ja jatkuu itään Paltaniemen, Sotkamon ja Kuhmon kautta Miinoan kylään. Vuokinlatvan (Wokin Latua) kautta kulkeva vesitie oli näiden kahden välissä. Merille pantavaa on, että vain Repolaan johtavasta Koivutaipaleesta Kuhmon kaakkoiskulmassa mainitaan, että sitä kautta tulevat tavaroineen "niin Repolan kuin kauempanakin asuvat venäläiset".¹⁵

yksi nimetty ja kaksi tuntematonta taloa. Vuokkijärven itäpäästä Jysmänseältä koilliseen lähtevän vesitien järviä ei ole nimetty kuin aivan lähellä rajaa. Ensin on ViancoJerf: ja sitten Tersemo Jerfui, joka tarkoittanee nykyisen rajan takana olevaa Törsämöä. Sitten on maanselkää noudatteleva raja ja sen takana KifuiJerfui (Kivijärvi), jonka rannalle ei ole merkitty yhtään taloa. Kartan piirtäjä näyttää merkin-



Suomussalmen Vuokin vesireitti ja Vuokinlatvan rajapaikka Claes Claessonin mukaan 1650 (KA).

Ruotsin Valtionarkistossa olevaan karttaan Vuokkijärvi (Woki Jerfui) on piirretty varsin todenmukaisesti suhteessa etelään virtaavaan Emäjokeen ja pohjoispuolella olevaan Kiantajärveen. Pohjoisrannalle on merkitty neljä nimettyä taloa. Etelärannalla on

neen reitin (B) kulkevaksi Korpjärven kautta Latvajärvelle, jonka rannalle on merkitty kaksi taloa. Reitin lähelle Kajaanin kihlakunnan puolelle on merkitty Kevättijärvi, Aittojärvi sekä nykyisellä rajalla oleva edellä mainittu Korpjärvi. Myös Suomussalmen

itärajalla olevalle Vuokkijärvelle johtava reitti on merkitty selvästi. Sen varrelle on nimetty Kivijärvi, Murhijärvi ja Hietajärvi. Myös rajalla oleva Vuokkijärvi (Vuokinjärvi) on piirretty kokonaan Kajaanin pitäjän puolelle. Rajan takana on Lyttäjärvi (LytyJärfui), josta on yhteys Kiitehenjärveen eli Kivijärveen (KijJärfui). Sen kaakkoiskulmasta alkoi reitti kohti Valkeaan mereen johtavaa Kemijokea. Kivijoki ja Luvajärvi on merkitty. Jälkimmäinen on myös nimetty (LualJärfui). Kartan selitysteksti eroaa Suomen Kansallisarkistossa olevan kappaleen tekstistä. Myös muitakin eroja on. Suomessa oleva kappale on monessa suhteessa "täydellisempi". Syntyy vaikutelma, että Claes Claesson (tai joku muu) on voinut jälkikäteen täydentää Suomessa olevaa karttaa muun muassa rajankäynnin yhteydessä saamiensa tietojen pohjalta. Myös käsiala näyttäisi viittaavan tähän. Vuokin Latva on merkitty Kansallisarkiston karttaan paitsi kirjainmerkillä (B) myös kirjoitettuna (Vokin Ladvä). Selitystekstissä Vuokin Latva on Wokin Latua.¹⁶

Suomen Kansallisarkiston kokoelmissa olevaan karttaan on Vuokkijärven Jysmänselältä rajalle ulottuvan reitin kohteita nimetty selvästi enemmän. Vuokkijärven itäpäästä lukien on nimetty edellä mainittujen lisäksi Haapolampi, Salmijärvi, Saarijärvi ja Palojärvi. Venäjän puolelta kohteet on merkitty ja nimetty edellä esitellyllä tavalla. Kirjoitustavassa on horjuvuutta. Kartan ja sen selitystekstin välillä on pieniä eroja.¹⁷

Olisiko Vuokinlatvan reitti to-

della kulkenut Korpijärven ja Latvajärven kautta? Se on täysin mahdollista. Maanselän kummallakin puolella oli yhteys suuriin järviin ja maitse ylittävä taival oli hyvin lyhyt. Tutkittaessa liikenneolojen parantamista 1800-luvulla tultiin siihen tulokseen, että ainakaan silloisen tiedon perusteella ei Latvajärven reittiä pidetty mahdollisena. Kuitenkin eräät seikat viittaavat siihen, että Vuokinlatvaan mentiin todella Korpijärven kautta. Vuokin reitin pohjoispuolella Takajärven kohdalla on Taivallampi ja Taivallaminaho. Olisiko sitä kautta menty Kevättijärveen? Siitä olisi voitu hyvinkin jatkaa edelleen Kivikevätin ja Aittojärven kautta rajalla olevalle Korpijärvelle. Sen jälkeen oli pieniä taipaleita, lampia ja puroja Latvajärveen saakka. Sieltä matka olisi voinut jatkua puroa myöten Vuokijoen, Marjoselän ja Keynaskosken kautta Vuokkiniemeen.¹⁸

3. Valkeanmeren tie ja sen tulkintoja

Vuonna 1651 saattoi kreivi Per Brahe julkisuuteen Kajaanin vapaaherrakuntaa esittävän kuparipiirroksen, joka perustui ilmeisesti pääasiassa Claes Claessonin Kajaanin pitäjän karttaan. Lisäksi siinä on Pohjois-Karjalaa ja Pohjois-Savoa. Seuraavana vuonna maanmittari sai uuden tehtävän vapaaherrakunnan laajennuttua merkittävästi. Vuoden 1651 kartassa Kiannan vesistöt on piirretty kömpelömminkin edellisenä vuonna laaditussa Kajaanin pitäjän kartassa. Vuokkijärvi on kuitenkin selvästi merkitty ja nimetty.



Vuokin kulkuväylä Valkealle merelle Kajaanin vapaaherrakunnan kartan mukaan 1651. Turun maakuntamuseon näyttely "Pietari Brahe matkustaa". – Kuva Heikki Rytkölä (LI).

Sen suorana jatkona on rajalle Viiankiin johtava vesireitti. Maitse johtava ´tie´ on merkitty koko matkalta vesien eteläpuolelle, ja se on merkitty jatkuvaksi pitkälle Venäjän puolelle. Vuokkijärvestä kohti Viiankia kulkeva tieosuus ei voinut kuitenkaan kulkea vesistön eteläpuolella lukuisten luonnonesteiden vuoksi. Kartta on julkaistu Kajaanin historian ensimmäisessä osassa vuonna 1931. Siinä näkyy hyvin epäselvä nimi Vuokkijärven eteläpuolella. Sen sijaan Valkealle merelle johtavan tien nimeä ei piirroksesta erota. Mahdollisesti se johtuu voimakkaasta pienennöksestä. Kyseinen kartta oli Turun linnassa marraskuussa 2003 avatussa näyttelyssä. Sitä varten tehdystä kartan jäljennöksessä teksti

on muutettu helppolukusiksi. Siinä ´maisema´ on muuten samanlainen, mutta Vuokkijärven nimeämisen lisäksi myös ´tie Valkealle merelle´ on näkyvissä. Vuokkijärven nimi on kuitenkin näyttelyyn liittyvässä julkaisussa Wokialervfi. Näyttelykartassa lukee Wokinervfi. Joensuun maakuntaarkistossa säilytettävässä alkuperäisessä kartassa järven nimi on kirjoitettu muotoon Wokinervfi. Näyttelykartassa näkyy tien nimi Wagen Till Hvittehavet. Julkaisussa Valkeameri on suomennettu ilmeisesti vahingossa Jäämereksi. Vuokkijärven eteläpuolelle on merkitty talo tai kylä, josta ´tie´ rajalle alkaa. Mahdollisesti se on talo, joka tunnettiin aikanaan Pussilana ja sittemmin Järvelänä. Toinen talo on

merkitty rajalle ulottuvan taipaleen puoliväliin. Kysymyksessä lienee nykyisin autiona oleva Pussilan talo.¹⁹

Todennäköisesti samoihin lähteisiin perustuu Paltamon rovastin kuvaus Hyrynsalmen reitistä ja laajemminkin koko laajasta seurakunnasta. Lisätietoja hän sai varmaan myös isältään, joka toimi Kajaanin vapaaherakunnan voutina. Vuonna 1663 pidet-

keskuudessa. Sotkamo oli jo tuossa vaiheessa itsenäistynyt omaksi seurakunnakseen. Niinpä Cajanuksen kuvaukset eivät kata koko Kajaanin kihlakuntaa.²⁰

Turkulaisessa sanomalehdessä julkaistiin vuonna 1777 kaksi Cajanuksen artikkelia. Ne valaisevat Kianan eli Suomussalmen kautta itään johtavia reittejä Pohjanlahdelta Val-



Tornionsärkkää ympäröivät jokivarsiniityt ovat Kainuun laajimmat. Kirjoittaja tutkimusmatkalla kumiveneellä kesällä 1984. Vasemmalla jyrkkää Tornionsärkän rinnettä. – Kuva Lauri Pekkala.

tiin seurakunnassa piispantarkastus. Siihen liittyen Cajanus laati kuvauksia ´työmaastaan´. Kulkeminen laajassa seurakunnassa oli keskeinen kysymys kaikkina vuodenaikoina. Se vaikutti seurakuntalaisten kirkossakäyntiin ja paimenten liikkumiseen kaittaviensa

kealle merelle eli Vienanlahdelle. Cajanus ei ole omannut kaikkea isänsä tietoa. Hän näyttää tuntevan vesitien Paltamosta 32 peninkulman päähän pohjoiseen Suomussalmen äärimmäiseen kolkkaan ja sen suurimpien järvien nimet. Hän tietää myös, että

tuolta maanselältä alkaa väylä itään 50 peninkulman päässä olevaan Venäjän Kemiin ja Valkealle merelle. Toisenkin niin ikään rajan maanselältä alkava reitti on hänen tiedossaan. Se alkaa 24 peninkulman päästä Paltamosta ja virtaa Sotkamon kautta Oulujärveen. Cajanus ei siis näytä tuntevan Vuokin kautta kulkevaa reittiä tai ainakin hän jättää mainitsematta sen. Vuokin kylä on hänelle kuitenkin varsin tuttu. Kiantajärvestä vesi virtaa Kiehimäjoen kautta kohti Oulujärveä. Ämmäkosken alapuolella siihen yhtyy idästä Vuokkijärvestä (Vuoki järwi) tuleva joki. Järvi on Cajanuksen tietojen mukaan neljä peninkulmaa pitkä ja puoli leveä. Sen alkulähteet eivät näyttäisi olleen Paltamon rovastin tiedossa. Alueella asui hänen kirjanpitonsa mukaan 15 köyhää talonpoikaa, jotka eivät halua oppia lukemaan eivätkä välitä huolehtia kristinuskon tuntemuksestaan. Vain harvoin he vaivautuvat tulemaan kirkkoon.²¹

Armas Luukko tulkitse Klaunpojan karttaa siten, että Vuokkiniemen suunnasta olisi tultu Vuokin jokea Latvajärvelle. Siitä olisi jatkettu edelleen maanselän yli Korpijärvelle ja edelleen etelään aina Vuokkijärveen saakka, josta päästiin Hyrynsalmen suuntaan. Kartta tukeekin Luukon otaksumaa. Latvajärvestä laskeva joki näyttää virtaavan kohti itää, jossa Vuokkiniemi suunnilleen sijaitsee. Myös Vuokinlatvan rajapaikka on merkitty Claessonin kartoissa kahden lammen väliin Latvajärven etelä ja Korpijärven pohjoispuolelle. Kartan mukaan Viangin takaisesta Kivijärves-

tä laskeva joki virtaa taas lähes etelään. Myöhemmin käsiteltävistä C. W. Plantingin tutkimuksista käy selville, että tätä Vuokin reittiä pidettiin ainakin 1800-luvun puolivälissä karjalaislähteiden virheellisenä ymmärtämisenä. Parhaimpana reittinä Claesson piti Sarvitaipaleen kautta kulkevaa väylää, joka oli kuitenkin pisin näistä kolmesta. Sarvitaival sijaitsee Suomussalmen ja Kuusamon sekä valtakunnan rajan leikkauspisteessä. Sarvitaipaleen kautta lienee kuljettu pääasiassa Oulun suuntaan, mutta myös Suomussalmelle sitä kautta pääsi. Virrankosken mukaan 1600-luvulla liikuttiin kaikkina vuodenaikoina. Talvisin matka taittui hevosen vetämällä reellä ja kesäisin veneellä.²²

Mahdollisesti joku liikkui käydenkin, laukkaa kantaen, kuten myöhemmän ajan karjalaiskauppiaat yleisesti tekivät, mutta 1600-luvulta ei nähdäkseni ole todisteita tällaisesta menettelystä.

Monet kulkureitit, kauppiaiden määräyksistä piittaamaton liikkuminen, Kajaanin läänin keskeinen asema ja yleinen tavoite kehittää elinkeinoja lienevät johtaneen ennakkoluulottoman kuningas Kaarle IX suunnittelemaan tien rakentamista Pohjanlahdelta maanselälle. Tästä hän antoi määräyksen Pohjanmaan käskynhaltijalle Isak Behmille vuonna 1608. Tämän tuli houkutella rajantakainen virkaveljensä toimimaan samoin. Näin muodostuisi vedenjakajalle kaupan keskus, joka palvelisi niin Tukholman kuin Moskovankin etuja. Poliittinen ja sotilaallinen kehitys teki tyhjäksi tämän hankkeen.

Saman vuosisadan puolivälin seutuvilla Ruotsi suhtautui jälleen hyvin vapaa-mielisesti rajan yli tapahtuvaan kauppaan. Sen keskittämistä maanselälle ei liene kuitenkaan enää kaavailtu.²³

Vuokkijärveltä Viiangin kautta Venäjän rajalle johtavan reitin merkityksestä ja lästä kertovat myös nimistö ja maantieteelliset tekijät. Viiangissa on Kello-niminen paikka, joka on selvästi maastosta kohoava kumpu. Sieltä on ollut hyvä näkyvyys järven yli. Se on sopinut hyvin vartiopaikaksi, josta on tähyilty mahdollisia rajan takaa tulevia. Kello tarkoittaakin hälytystä ja vartiopaikkaa. Reitin eteläpäässä on Vängäniemi, josta maanmittari S. H. Kyander käytti nimeä Tetriniemi. Myös se on suhteellisen korkea ja jyrkkärintainen. Sieltä on ollut hyvä näkyvyys Jysmänselälle laskevan virran suulle. Tulijat on voitu havaita jo kaukaa ja heidän varustuksestaan on voitu päätellä lähestyvien aikeita. Niemi on ikivanha asuinpaikka, josta on tehty myös esihistoriallisia löytöjä.²⁴



Ajan patinoima ja metsäpalon mustuttama kelpuun kanto illan pimeässä syksyllä 2004. Kuva Kevättijärven kaakkoiskulmaa viistävän reitin varrelta. – Kuva Heikki Rytkölä (LI).

III Tieto tarkentuu 1700-luvulla

1. Kartat opastavat

Vuonna 1728 julkaistiin Venäjällä A. Kletsinin laatima Olonetsin (Aunus) kihlakunnan kartta, jossa on yllättävän paljon Vuokin reittiin liittyvää tietoa. Kartta ei liene ollut tunnettu Ruotsissa. Aivan rajan pintaan on merkitty nimenä Viianjärvi. Rajan toisella puolella on Kivijärven kylä. Aivan sen pohjoispuolelta lähtee nähtävästi Ruotsin puolelta tuleva Kitok-joki, joka johtaa Livojärveen, jolla näyttäisi olevan yhteys Ylä-Kuittijärveen Vuokkiniemen kylän luona. Kuittijärvet on hahmoteltu tunnistettavalla tavalla. Keski-Kuitin pohjoisrannalta löytyy Uhtuan kylä (nykyään Kalevala). Kiitehenjärvi ja siitä alkava Tširkka-Kemin reitti Kemijokeen saakka on myös kuvattu. Se näyttää kuitenkin alkavan varsin kaukaa Suomen rajasta. Vesi yhteyttä ei kartan mukaan ole Suomen puolelle. Kartta ei ulotu Valkealle merelle saakka. Kemin kaupunki ei siten ole näkyvissä.²⁵

Vuonna 1762 laadittiin Paltamon seurakunnan kinkeripiirikartta, jonka tekijäksi on merkitty Simon Appelgren ja kopioijaksi maamittari Ernst Johan Gutzén. Kappalainen Ap-

pelgren on mahdollisesti hyödyntänyt maamittarien laatimaa karttaa, jota hän on täydentänyt kartan nimessäkin näkyvästä näkökulmasta. Kartan oikeassa laidassa on selostettu seurakunnan pohjoisen ja eteläisen osan reitit, joita papit noudattivat kiertäessään kinkereillä. Myös matkat paikasta toiseen on merkitty. Kirkkoherran lisäksi seurakunnassa oli kolme kappalaista. Kaikki asuivat Paltaniemellä seurakunnan keskuksessa. Saarnamatkoille kertyi siten pituutta melkoisesti. Pohjoisen ja eteläisen piirin yhteen laskettu taivallettava matka oli 1 263 km. Vasta 1780-luvulla Kianta eli Suomussalmi sai oman kappalaisensa.²⁶

Vuokki muodosti oman kinkeripiirinsä. Sen keskuspaikkana oli reitiselostuksen mukaan Kyllölän talo. Asukkaita näyttää olleen Vuokkijärven kummallakin rannalla. Niin myös Kyllölä-nimisiä taloja. Kumpi lienee ollut selostuksen tarkoittama kinkeripiirin keskus? Talojen kohdalla keskelle järveä oli merkitty saari, joka oli nimetty Kirkkosaareksi (Kyrckholm). Saari lienee ollut jo tuolloin Vuokin kylälaisten käyttämä hautapaikka. Appelgren on merkinnyt karttaan huomattavan monia taloja ja nimennyt ne.

Vuokkijärven pohjoispuolella.²⁷ Karttaa voisi luonnehtia suurpiirteiseksi. Venäjän vastainen raja on merkitty vain sanallisesti (Ryska Gränts). Kinnulanniemen (Kinnula niemi) talo on lipsahtanut Vuokkijärven pohjoisrannalle ja niin edelleen.

Paltamon kinkeripiirikartta ja varsinkin sen sanallinen selostus sisältävät periaatteessa runsaasti tietoa matkustamisesta, mutta kulkureittejä siihen ei ole merkitty. Vesistöjä osittain hyvinkin tarkasti kuvaava kartta ei anna mitään viitteitä poluista tai talviteistä, joita seurakunnan palvelijat ja kirkkokansa joutuivat väistämättä kulkemaan.

Käytettävissä olevien tutkimusten mukaan karjalaiskauppa näyttää olleen hyvin vilkasta koko 1700-luvun lukuun ottamatta niitä katkoksia, jotka aiheutuivat sodista. Pääasiallisesti kauppa keskittyi markkinoille ja alkuvuoteen, joten tulijat liikkuivat lähinnä hevosilla. Markkinoiden lisäksi tavarat levisivät laajalle kulku- ja maakaupan harjoittajien välittämänä. Tämä kaupan muoto näyttää ohittaneen merkityksessä varsinaiset markkinat. Ruotsi pyrki rajoittamaan ja ohjaamaan karjalaiskauppaa erilaisilla määräyksillä ja tullitakseilla. Tulokset olivat kuitenkin vähäisiä. Kansa suosi kauppaa ja varakkaat Kainuun ja Pohjanmaan talonpojat ryhtyivät yhteistyöhön rajantakaisten kanssa. Niinpä parhaat turkikset valuiivat laittomasti itärajan taakse. Liikenteellisesti Sarvitaival näyttää olleen hyvin tärkeä kauttakulupaikka niin talvella kuin kesälläkin. Sen kautta mentiin Tornioon saakka,

mutta Kajaanikaan ei näytä olleen syrjässä. Päinvastoin. "Oulujärven vesistö oli Pohjanmaan vilkkaimmin liikennöityjä." Kajaanin läänin ja Vienan Karjalan välillä kerrotaan olleen käytössä peräti seitsemän vesireittiä. Todennäköisesti niitä käytettiin myös talvisin. "Vuokin kylän kautta tulevaa tietä pääsi ehkä mukavimmin Vienasta suoraan Ouluun poikkeamatta Kajaanin tulliin." Myös kauppateiden parantamiseksi tehtiin suunnitelmia.²⁸

Vuonna 1799 julkaistiin Tukholmassa koko Suomen kattava kartta-kirja, joka tunnetaan julkaisijansa mukaan Hermelinin kartastona. Siihen on lisätty eräitä alueita, jotka eivät kuuluneet Ruotsille 1700-luvun lopussa. Sen oli toteuttanut hyvin taitavasti suomalainen C. P. Hällström. Vuokin reitti on kuvattu siinä hyvin todenmukaisesti Emäjoelta maanselälle saakka. Joukko reitin taloja on myös merkitty ja nimetty Parvajärven ja Vuokkijärven pohjoispuolelle. Nimekkäimpiä ovat Alanne (Alandi), Kyllölä ja Puras. Myös Hyryn talo on kartalla kookkaan järven rannalla. Sen nimeä ei ole mainittu, mutta ilmeisesti kysymys on Viiankijärvestä. Muitakaan Vuokkijärven itäpäästä koilliseen johtavan väylän järviä ei ole nimetty. Sen vastapäätä rajan Venäjän puolella on järvi, joka on mitä ilmeisimmin Kivijärvi. Lännempänä ovat Latvajärvi ja Lapukka. Niitä ei ole kuitenkaan nimetty. Kartasta ei voi varmuudella päätellä mahdollisesti tiedossa olevaa reittiä kohti Vienan Karjalan suuria järviä.²⁹

Vapaaherra S. G. Hermelinin kartassa on myös nykyisen Kostamuksen

2. Sanomalehdet kertovat

Vuonna 1797 julkaistiin Åbo Tidningar -sanomalehdessä laaja artikkeli Tankar om Finlands uppodling. Kirjoittaja käsittelee Ruotsin valtakunnan itäisen osan kehittämistä laajasti ja monipuolisesti. Yhtenä keskeisenä alueena oli liikennekysymys. Luonnon tarjoamia runsaita vesiteitä tuli kehittää edelleen ulkomaiden esikuvien mukaan. Kysymykseen tulivat muun muassa vesistöjen perkaus³¹ ja kanavoiminen. Tässä yhteydessä kirjoittaja käsittelee laajasti Oulujärven vesistöalueen venekuljetuksia ja kehittämismahdollisuuksia. Kirjoittaja mainitsee Kajaanin kihlakunnassa olevan tapana myös vuokrata veneitä tarvittaessa ylämaan asukkaille. Niiden myynti näyttää tulleen tavaksi myöhemmin A.A. Boreniuksen matkakuvauksen perusteella. Moniosaisesta artikkelista ei käy selville mahdollinen veneiden vuokraus Venäjän Pohjois-Karjalasta tuleville kauppiastalonpojille. Näkökulma rajoittuu Suomeen. Tulijoina mainitaan savolaiset ja karjalaiset talonpojat. Jälkimmäisillä ei tarkoitettu Venäjän Karjalan asukkaita.³² Artikkelin on monessakin mielessä merkittävä. Otsikon mukaisesti siinä käsiteltiin nimenomaan Suomen kehittämistä. Toisaalta se edusti ajalle tunnusomaista taloudellista ajattelua, joka jatkui luontevasti 1800-luvulla, vaikka Suomi oli liitetty osaksi Venäjän valtakuntaa. Tämä jatkuvuus näkyy jo seuraavassa luvussa.

Sama lehti käsittelee seuraavana vuonna monipuolisesti Hyrynsalmen reittiä. Kirjoittaja oli kirkkoherra Snellman, joka kuvasi pääpiirteissään myös Vuokin reitin. Hän tiesi, että se sai alkun-

sa Viiangin järvestä (Wiangi Träsk), joka sijaitsi Venäjän rajalla viiden peninkulman päässä Suomussalmen kappelin kirkolta. Järvi oli noin viisi kilometriä pitkä ja vain muutaman sadan sylen (1,78 m) levyinen. Järven länsipäästä virtasi noin puolen peninkulman pituinen joki Torniolampeen, joka oli 3/16 peninkulmaa pitkä. Sen jälkeen seurasi noin 1 000 sylen pituinen koski ja sitten Palojärvi. Se oli Snellmanin tietojen mukaan noin viisi kilometriä pitkä ja runsaat puoli kilometriä leveä. Sitten seurasivat lyhyen joen jälkeen pieni Saarijärvi ja vielä Salmijärvi, joka tiedettiin noin viiden kilometrin pituiseksi, mutta varsin kapeaksi. Sen jälkeen vedet juoksivat noin kahden ja puolen kilometrin pituisen joen kautta Vuokkijärveen, joka mainittiin kahden ja puolen peninkulman pituiseksi. Sieltä se jatkui jokien ja järvien kautta länteen yhtyen Kiantajärvestä kohti Hyrynsalmea virtaavaan pääreittiin. Koko tätä pitkä kulkukelpoiseksi tiedettyä vesitietä Viiangin järvestä Haarakoskelle saakka Snellman nimitti ”Wuokinjoeksi”.³³

Snellman tiesi kertoa, että mainittua reittiä käyttivät sekä paikalliset asukkaat että ”kauppaa käyvät venäläiset talonpojat”. Snellman ei kerro mitään rajan takaa tulevien käyttämästä kulkureitistä maanselän itäpuolella. Jatkoivatko he Latvajärvelle? Todennäköisempää oli, että he käyttivät ainakin tässä vaiheessa kaksi peninkulmaa pitkä tietä, joka oli rakennettu edellisen sodan aikana 1790-luvun taitteessa. Tähän viittaisivat 1800-luvun alkupuolen lähteet.

IV Henrik Deutschin kertomus tutkimusmatkoiltaan vuosina 1814 ja 1815

1. Yleisiä havaintoja

Tornion piirilääkäri Henrik Deutsch teki vuosina 1814 ja 1815 pitkän matkan Kajaanin kihlakunnassa ja Venäjän Karjalassa. Matkan pohjalta syntyi laaja ja monipuolinen kuvaus, jonka tavoitteena näyttää olleen jonkinlainen rajan eri puolilla olevien alueiden lähentäminen. Missä määrin Deutsch käytti muiden tietoja ja missä määrin omia havaintojaan? Kysymys on avoin, mutta samalla tavalla moni käytti Deutschin laajaa mainetta saanutta teosta. Matkaa tuki muun muassa pietarilainen kreivi N. P. Rumjantsev, jolla näkyy olleen erityistä harrastusta tukea nuoria suomalaisia tutkijoita. Hänen avullaan nousi eurooppalaiseen tietoisuuteen muun muassa iittiläinen käsityöläisen poika Anders Johan Sjögren, jota tiedemaailma arvostaa edelleenkin. Hän kulki polkuja, joita Elias Lönnrot seurasi hieman myöhemmin varsin uskollisesti.³⁴

Ingmar Caloniuksen mukaan vain osa Henrik Deutschin laatimasta laajasta matkakertomuksesta julkaistiin. Myös Calonius kiinnittää artikkelissaan huomiota reittien käyt-

töön eri vuodenaikoina.³⁵ Deutschin matkakertomuksen julkaiseminen Suomen Talousseuran sarjassa antaa aiheen uskoa, että Tornion piirilääkärin tehtävänä oli selvittää muun muassa liikenneyhteyksien parantamista Pohjanlahden ja Vianmeren välillä ja siten luoda edellytyksiä erityisesti Kajaanin läänin ja Kuusamon taloudelliselle edistymiselle.

Deutschin havaintojen mukaan ”vanhastaan harjoitettu venäläinen kauppa” oli lisääntymässä niin kaupungeissa kuin maaseudullakin. Jälkimmäinen lienee ollut niin sanottua laukkukauppaa, joka oli käynnistynyt vasta 1700-luvulla. Aikaisemmin kauppa oli keskittynyt kaupunkeihin. Rajantakaiset ostivat piirilääkärin tietojen mukaan tavaraa Sungusta, Vianan Kemistä ja Arkangelista. Nämä tavarat mukanaan he ilmestyivät tammikuun alussa Oulun tai Tornion markkinoille. Kajaanin ja Kuopion talvimarkkinat olivat erityisen tärkeitä syrjäisimpien seutujen asukkaille. He olivat liikkeellä myös maaliskuussa ja syyskuussa. Tavaraita kuljetettiin hevoskyydillä Kuusamon tai Kajaanin kautta. Kuusamojärven Pietarin Saarta Deutsch näyttää pitäneen tärkeänä liikenteen



Paikoin vanha reitti erottuu hyvin selvästi. Kuva Vängänkylän läheisyydestä. – Kuva Heikki Rytkölä (LI).

solmukohtana. Sinne johtivat tiet Oulusta, Tornioista, Valkeanmeren satamista, Kemijärveltä ja Rovaniemeltä. Syyskuussa kuljettiin veneillä Kitka- ja Pistojokea pitkin maanselälle, jossa veneet vedettiin Pohjanlahteen laskevien reittien latvoille Perno- tai Iijärvelle. Sitten matka jatkui Iijokea tai Kemijokea pitkin. Suunnilleen samoja linjoja noudattivat talvitietkin. Vesiteitä kulkevan uhkana olivat lukuisat kosket, joita Deutsch mainitsi olleen Suomen Kemijoessa seitsemän tai kahdeksan. Näitä vaarallisiksi tiedettyjä koskia oli Iijossa suunnilleen saman verran. Pienempiä ei edes laskettu. Veneet, lautat ja lastit saattoivat tuhoutua ja joskus menehtyivät myös lastien kuljettajat. Katovuosina tuotiin Pohjois-Suomeen Arkangelin suunnalta erityisesti jauhoja.

Myös Koudassa ja muualla Valkeanmeren rannikolla valmistettua suolaa tuotiin Suomeen jossain määrin. Sen laatu oli kuitenkin selvästi huonompi kuin Länsi-Euroopasta tuodun suolan.³⁶

Deutsch teki selvän eron rihkaman kaupustelijoihin, joita nimitettiin monin tavoin. Laukkuri, reppuri, laukunkantaja ja laukkuryssä olivat tavalisia nimityksiä. Nämä kulkivat Tornion piirilääkärin tietojen mukaan jalkaisin Lapin pitäjissä Sodankylässä, Kittilässä ja Enontekiöllä. Rihkaman myynnin ohella he ostivat kotiin viemisiksi lähinnä nahkatavaraa. Niin markkinoilla kulkijat kuin laukku selässä vaeltavat olivat pääasiassa Venäjän Pohjois-Karjalan karjalaisia.³⁷

Piirilääkäri Deutsch piti, maanteistä kirjoittaessaan, niin taloudellis-

ti kuin liikenteellisestikin edullisena "kesä-maantien" rakentamista Oulusta Utajärven, Puolangan ja Suomussalmen kautta maanselälle. Sieltä sen tuli jatkaa edelleen Arkangelin kuvernementin alueella Vuokkiniemen ja Jyskyjärven kautta Valkeanmeren rannikolle. Miinoa (Mina) näyttää olleen vaihtoehto Vuokkiniemelle. Tämä viittaisi siihen, että piirilääkärin paikallistuntemus ei ollut kovin hyvä. Poikkeaminen Suomussalmelta Miinoaan olisi tehnyt maantiehen melkoisen mutkan. Valmista tietä oli suunnitellulla reitillä vain kahdeksan peninkulmaa. Uutta oli rakennettava Deutschin tietojen mukaan 40 peninkulmaa. Vaihtoehtoisen suunnitelman mukaan tie olisi kulkenut Kajaanin kautta. Kummankin vaihtoehdon haittapuolena oli se, että ne kulkivat harvaan asuttujen alueiden läpi. Niinpä niistä ei olisi ollut suurempaa hyötyä paikalliselle väestölle. Yhtenä vaihtoehtona oli "jatkaa" Suomen Kemijokea maantiellä väkirikkaaseen, mutta huonojen kulkuyhteyksien takana olevaan Kuusamoon, jota kautta useimmat "kaupparyssätkin" kulkivat Deutschin mukaan. Se oli myös nahkatuotteiden kannalta edullisin reitti. Sieltä tietä olisi jatkettu Jyskyjärven kautta rannikolle. Tämäkin vaihtoehto näyttäisi perustuvan puutteelliseen Kemin kihlakunnan tuntemiseen. Tie Kuusamosta olisi pitänyt rakentaa Jyskyjärvelle Kuittijärvien länsipuolitse. Ylimääräistä matkaa olisi kertynyt todella paljon. Lukuisat joet olisivat vaatineet vahvoja siltoja, joiden olisi tullut kestää myös kevättulvien suuret jäämassat.³⁸

Talvitiet noudattivat suurten jo-

kien suuntia. Runsaslumiset talvet ja virtapaikat tekivät matkanteosta monesti työlää ja jopa hengenvaarallisen. Kestikievareita ja niiden aputaloja oli Suomen puolella näilläkin laajoilla selkosilla. Kyyditseminen oli talonpojille suuri rasitus erityisesti kesäaikana, jolloin kuljettiin veneillä. Vastavirtaan soudettaessa ja sauvoessa matka edistyi hitaasti. Matkan hintakin määräytyi veden virtaaman mukaan. Vuolaimmat reitit olivat myös kalleimpia. Samaan aikaan oli kesän lukemattomat työt, joiden seurauksena yöuni jäi lyhyeksi. Kuljettamisesta saatavat rahat olivat kuitenkin välttämättömiä varsinkin verojen maksuun.³⁹

2. Kajaanin kihlakunta erityishuomion kohteena

Erityisesti Kajaanin kihlakuntaa kuvatessaan Deutsch kiinnittää suurta huomiota alueen itäiseen ja eteläiseen maanselkään sekä alueen läpäisevään vaarajonoon, jota 'täydentävät' monet hiekkaharjut. Näiden ansiosta kihlakunnassa on kaksi huomattavaa vesireittiä joista toinen alkaa Suomussalmelta ja toinen Kuhmosta. Pitäjien kautta virrattuaan ne yhtyvät Oulujärvessä. Vesimassat jatkavat edelleen matkaa Oulujokea pitkin Pohjanlahteen. Kirjoittaja kiinnittää huomion myös Kajaanin mahtaviin koskiin. Suurimpien järvien sijainti johtuu niin ikään maanpinnan muodostamista luonnollisista altaista, joihin pienemmät joet ja purot virtaavat.⁴⁰

Kainuun liikennereittejä tarkasteltaessa on perinteisesti kiinnitetty

huomiota vesireitteihin. Deutschin kuvaus varsinkin karjalaiskaupasta osoittaa, että talvinen hevosvetoinen liikenne on ollut merkittävämpää ja vaivattomampaa. Samaan tulokseen on tullut Jukka Kokkonen väitöskirjassaan vuonna 2002. Deutsch pitää Arkangelin kuvernementista tulevien talonpoikien harjoittamaa kauppaa Kajaanin kihlakunnan kannalta merkittävimpänä. Köyhimmat rajantakaiset tulivat rajapitäjistä tuoden kalaa ja lintuja ja vaihtoivat ne viljaan. Toinen ryhmä liikkuu jalkaisin lokakuussa, jolloin Kajaanin kihlakunnan palvelusväki oli saanut palkkansa ja vietti vapaaviikkoa. Nämä kauppiastalonpojat tarjosivat Vienan Kemistä hankittua rihkamaa. He liikkuvat Kajaanin pitäjän lisäksi laajalla alueella aina Lappia ja Suomen Karjalaa sekä Pohjanlahden rannikkoa myöten. Heillä oli eri puolilla tavaroiden varastopaikkoja. Talven tultua he ilmestyvät uudelleen hevosten kanssa. Deutsch korostaa, että kaikki nämä kaupustelijat käyttäytyivät siivosti. Heissä ei ollut mitään valittamisen aihetta.⁴¹ Tässä Tornion piirilääkäri on ehkä tietoisesti asettunut tavallisen Suomen maalaisrahaan puolelle. Liikkuvat kaupustelijat toivat tärkeää tavaraa tavalliselle eläjälle. Kalliita kaupunkimatkoja ei siten tarvinnut tehdä.

Merkittävimmiä Deutsch nimittää niitä kauppiaita, jotka saapuivat syyskuussa tuoden hamppua, pellavaa, hurstia, köysiä ja nahkavalmisteita. Ne tuotiin maanselän ylin Vuokin ja Mii-noan kohdalla. Vuoden alussa tavarat kuljetettiin hevoskyydillä Oulun, Tornion ja Kajaanin markkinoille. Yhden ai-

noan talonpojan tuonnin arvo saattoi kohota viiteen tai kuuteen tuhanteen ruplaan. Suurin osa tuontitavaroista täytti sitä puutetta, joka johtui paikallisen teollisuustuotannon puuttumisesta. Erityisesti Kajaanin kihlakunnan pohjoisosan väestä Deutsch kirjoittaa näin: "Yksinkertaisuus, riippuvuus metsän tarjoamista elämisen keinoista ja kulttuurin puute eivät viihdy yhdessä laadukkaampien käsitöiden kanssa."⁴²

Jo edellä mainitut tiedot Arkangelin kuvernementin Kemin kihlakunnasta Kajaanin seudulle saapuvista kauppiaista osoittavat, että tänne tultiin niin kesä- kuin talvikelilläkin. Reitit näyttävät kuitenkin olleen pääpiirteissään samoja. Tämän käsityksen Deutsch vahvistaa kuvatessaan yksityiskohtaisesti Kajaanin kihlakunnan liikenneoloja. Hän näkee sen vaikeuttavan ratkaisevasti alueen kaikkinaista kehittymistä. Toinen suuri este oli ruotusopimus, joka esti isojaon toteuttamisen. Maakunnan alueella oli joitakin lyhyitä pätkiä maanteitä, jotka olivat eri puolilla kihlakuntaa sen länsi- ja eteläosassa. Teiden kunto ei ollut kehuttava ja jotkut niistä olivat hyvin vaivaloisia kulkea. Kihlakunnan itä- ja pohjoisosassa ei ollut kesäkäyttöön sopivia teitä lainkaan. Ainoa pieni poikkeus oli Suomussalmen kirkon ja pappilan välinen tie. Teiden välillä ei ollut muuta yhteyttä kuin vesitiet. Niinpä niitä käytettiin lähes poikkeuksetta.⁴³

Jukka Kokkonen katsoo, että vesireittien merkityksen korostaminen on suhteellisen myöhäinen ilmiö.⁴⁴ Näin varmasti onkin. Järvimaiseman tulo keskeiseksi osaksi kansallismaisemaa nosti vesitiet ansaitsemattomaan

arvoon. Liikkuminen järviä ja jokia pitkin ei yksinkertaisesti ollut rationaalista talvikulkuun verrattuna. Kulkeminen kylläkin noudatti pääsääntöisesti vesistöjen linjaa.⁴⁵

Suomussalmelta alkava Hyrynsal-

velvollisuudesta. Sotkamon reitti alkaa niin ikään maanselältä. Tälle reitille on siunaantunut vielä enemmän koskia. Hankalimmat olivat Kajaanissa. Ämmäkoskea ei voinut saada perkaamallaan kulkukelpoiseksi. Niinpä ajurit



Kylälaisten kunnostama Rautiaisen mylly Koljatinjärven kaakkoiskulmassa syksyllä 2004. – Kuva Heikki Rytkölä (LI).

men reitti saa alkunsa maanselän juurelta, ja sen pieniäkin puroja voidaan hyödyntää Vienan Kemistä tulevassa liikenteessä. Deutsch kertoo myös, että tämän reitin pääväylässäkin oli viisi tai kuusi koskea, jotka oli raivattava. Ylävirtaan menoa helpottamaan oli kaikkien koskien rantoja tasoitettava. Kruunun virkamiesten johdolla olikin Suomussalmella jo raivattu muutamia koskia. Vastikkeeksi rahvas oli saanut vapautuksen kesäaikaisesta kyyditys-

kuljettivatkin lastit ja veneet kaupungin läpi aiheuttaen silloisen mittapuun mukaan melkoisen liikenneongelman. Deutschilla oli jo aavistuksia laitteista, joiden avulla kosket voitaisiin ohittaa. Käyttökelpoisten sulkujen rakentaminen Kajaanin suurimpien koskien ohi toteutui kuitenkin vasta 1840-luvun lopulla. Väyliä oli raivattu nimismies Cajanuksen ja talonpoika Matti Piiraisen toimesta. Tulosta voidaan pitää erinomaisena. Ennen raivausta veneet saattoivat

laskea kosket neljän tynnyrin lastissa. Raivauksen jälkeen voitiin kuljettaa 15 tynnyriä. Kiinnostavaa on, että Deutsch huomioi myös ne vahingot, joita koskia perkaamalla voidaan aiheuttaa. Niinpä hän suosittelee suunnitelmallisuutta ja varovaisuutta.⁴⁶

Seuraavaksi kirjoittaja kiinnittää huomiota kauttakululiikenteeseen. Erityisesti sitä tuli Kajaanin kihlakuntaan Arkangelin kuvernementista ja Kuopion läänistä ja Deutschin mukaan erityisesti varhaisempina aikoina se oli ollut hyvinkin vilkasta. Osa mainitusta liikenteestä suuntautui vain Kajaanin kihlakunnan alueelle. Kummaltakin suunnalta tuli kolme reittiä, jotka kaikki suuntautuivat Kajaaniin. Pohjoisin näistä reiteistä ylitti maanselän ja samalla rajan Viianki-järven kohdalla. Sieltä virtaa kapea ja kivinen puro (bäck) Vuokkijärveen. Rajan takana on Kivijärvi, jonka vedet virtaavat Kuittijärveen ja edelleen Valkeanmeren rannalla olevaan Kemiin. Matkaa Viianki-järvestä Kivijärveen oli Deutschin tiedon mukaan 1/16 peninkulmaa. Periaatteessa samanlainen reitti kulki Kuhmosta Koivajärven kautta Kiitehenjärvelle ja edelleen jokia ja järviä pitkin Vienan Kemiin. Kuhmosta päästiin myös Miinoan kylän kautta samalle väylälle. Deutschin mukaan vaivattominta oli kulkea viimeksi mainittua reittiä. Arkangelin kuvernementista tulevat talonpojat käyttivät ahkerasti kaikkia kolme väylää. Niitä pitkin he kuljettivat veneitään ja tavaroitaan. Tässäkin yhteydessä Deutsch korostaa varovaisuutta perkauksessa ja muissa liikenteen helpottamiseksi suunnitelluissa töissä. Hyvää tarkoitta-

vat toimet voivat aiheuttaa suuri muutoksia virtauksissa. Seurauksena saattoi olla veden vähyys, joka teki vesiliikenteen mahdottomaksi.⁴⁷

Kajaanin kihlakunnan oloja käsitellessään Deutsch korostaa uudelleen Utajärveltä Puolangan ja Hyrynsalmen kautta rakennettavan tien merkitystä. Se olisi suorin reitti Pohjanlahden ja Valkeanmeren yhdistämiseksi. Puolangalta tie tuli rakentaa suoraan Kiantajärven eteläpuolelle. Vuokkijärven ylittämiseen tuli rakentaa lossi. Vesistön pohjoispuolella tie jatkuisi Viiangin ja Kivijärven kautta Vienan Kemiin. Kianalta Kivijärveen oli Deutschin mukaan matkaa viisi peninkulmaa ja siitä edelleen Kemiin 24 peninkulmaa. Kaikkiaan kertyi matkaa Oulusta Kemiin Valkeanmeren rannalle 48 3/8 peninkulmaa. Suomen puolelle rakennettavaa tietä kertyi 18 peninkulmaa. Nämä luvut kertovat selvää kieltä Venäjän Karjalan Kajaanin kihlakuntaakin kehittymättömmästä liikenneoloista. Kehumista ei ollut täälläkään. Kuopiosta tulevaa postia kuljetettiin Nissilän kievarin jälkeen kohti Kajaania kesäaikana lähes koko matkan jalkaisin Saaresmäen kautta⁴⁸.

Deutsch oli monella tavalla aikaansa edellä. Suomussalmella ei ollut vielä vuonna 1910 ainuttakaan lossia ja Vuokkijärvelle se saatiin vasta 1930-luvulla. Kajaanin kaupungin historian kolmannen osan kirjoittaja F. Ahonen mainitsee kyllä Deutschin taloudelliset tutkimukset, mutta yllättäen hän ohittaa ajatuksen Pohjanlahden ja Vienanmeren välisen yhteyden parantamisesta.⁴⁹

V Rajankäyntiä 1800-luvun alkupuolella

Täyssinän rauhan jälkeen vedettyä rajaa ei liene koskaan aukaistu niin, että se olisi ollut maastossa helposti näkyvissä. Tästä seurasi ongelmia, joita jouduttiin käsittelemään käräjillä. Niittynautinnat saattoivat olla rajan väärällä puolella ja erityisesti kaskiviljelystä seurasi kärkeviä välikohtauksia. Epäselvyyksien ratkaisemiseksi aloitettiin rajankäynti, joka toimitettiin Oulun ja Arkangelin kuvernementtien välillä. Suomussalmen Yli-Vuokin kohdalla rajankäynti ja sen merkitseminen tapahtui vuonna 1827. Tämän pohjalta laadittiin tarkka kartta, joka seuraa täsmällisesti rajalinjaa. Siinä on keskeinen paikannimistö, vesistöt, saaret, tiet ja niin edelleen. Rajalinjan ulkopuolella olevia kohteita ei ole merkitty. Vuokkijärvestä kohti Vuokkiniemeä johtavasta reitistä kartta kertoo kuitenkin muutamia merkittäviä asioita. Raja noudattaa edelleenkin voimassa olevaa linjaa. Rajan takaista Kivijärveä ei ole karttaan merkitty. Wiangi järvi on luonnosteltu hyvin niukasti, mutta kartalle merkitty nimi kertoo sen ulottuvan rajan kummallekin puolelle. Sen pohjoispuolelle on piirretty rajan ylittävä viiva, joka saattaa tarkoittaa

polkua. Sen alapuolelle on kirjoitettu teksti, joka alkaa Hyrynsalmen pitäjän Suomussalmen kappelin puolelta ja jatkuu pitkälle Vuokkiniemen pitäjän puolelle: väg från Finland till Kemi och Archangell.⁵⁰

Kartta osoittaa selvästi, että Suomussalmen ja Vuokkiniemen välinen liikenne oli ainakin 1800-luvun alussa vakiintunut tuolle "sotatielle", jota alettiin myöhemmin kutsua Vienan valtatieksi.

Vuonna 1827 tehtiin myös reititusunnitelmia. "Toimitettiin tutkimus senkin seikan selvittämiseksi, voitaisiinko Sotkamon reitin toisen alkuhaarakkeen, nimittäin Sumsanjoen alkulähteiltä saada vesiyhteys Vienanmerelle päin". Selvityksen mukaan reittiin kuuluvalla Viiksimonjoelta oli $\frac{1}{4}$ peninkulman taival Miinajärvelle (Miinoanjärvelle), josta pääsi edelleen Kiitehenjärven kautta kohti Jyskyjärveä johtavalle reitille. Selvityksen mukaan Jyskyjärven ja Miinajärven välillä oli 89 koskea. Osa oli täysin kulkukelvottomia. Suomen puolella oli rajan ja Kajaanin kaupungin välillä 43 koskea. "Tämäkin kauttakulkuliikenteen toive sai siis mahdottomana raueta."⁵¹

VI Runonkerääjien kertomaa

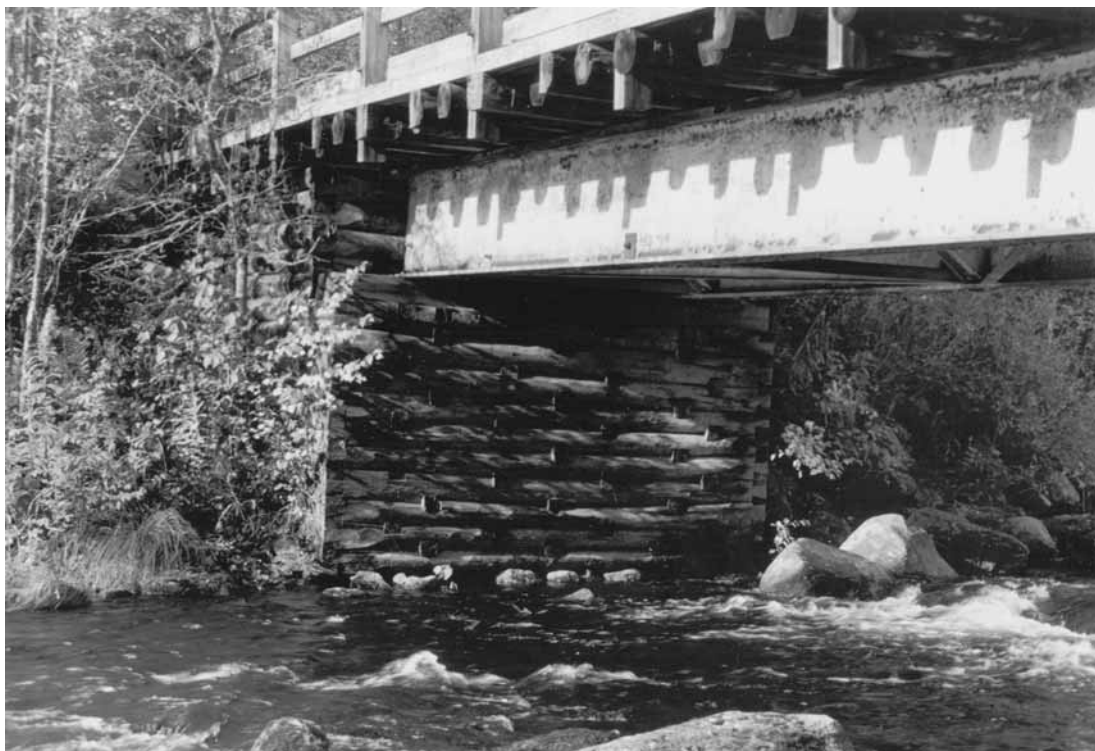
1. A. J. Sjögren näyttää tietä

Anders Johan Sjögren teki vuosia kestäneen tutkimusmatkan 1820-luvun puolivälissä. Tällä matkalla hän tutustui myös Kajaanin kihlakuntaan ja Arkangelin kuvernementin Kemin piiriin kuten hän tuota aluetta nimittää. Näillä seuduilla hän liikkui kesällä 1825. Yksi hänen tehtävistään oli selvittää vesitien kehittämismahdollisuuksia Pohjanlahden ja Valkeanmeren välillä. Havainnoistaan hän lähetti tietoja Pietariin Suomen ministerivaltiosihteerin virastoon kreivi R. H. Rehbinderille ja kreivi C. G. Mannerheimille. Matkahavaintojensa lisäksi hän käytti kirjaa kirjoittaessaan lähteenään piirilääkäri Henrik Deutschin edellä lainattua kirjaa. Hänen vuonna 1828 ilmestynyt teoksensa perustuukin suureksi osaksi Tornion piirilääkärin julkaisuun. Sjögrenin tehtäviin kuului muun muassa vesiteiden parantamisen selvittäminen. Niinpä hän lienee saanut taustatietoja kirjaansa varten myös kaikilta asiaa tuntevilta viranomaisilta. Kainuun ja Vienan Karjalan tutkimuksen kannalta hänen matkapäiväkirjansa onkin erityisen antoisa lisä näiden alueiden menneisyyden ja

kulttuurin tutkimukseen.⁵²

Karjalaiskauppaa käsitellessään hän lainaa pitkälti Deutschin teosta. Karjalaisten kaupan painopisteen hän ajoittaa yksiselitteisesti talveen, jolloin kauppiaat tulivat Kajaanin, Oulun ja Tornion markkinoille hevoskyydillä perinteisiä talviteitä käyttäen. Varsinaisen rihkamatavaran selässään kuljettaneet laukkukauppiaat kulkivat jopa Ruotsiin saakka. Oli heillä joskus mukanaan yleisyystavaroitakin. Sjögren mainitsee muun muassa silkin.⁵³

A. J. Sjögrenillä oli omakohtaisia kokemuksia kahdesta Suomen puoleisesta reitistä ja kolmesta Arkangelin kuvernementin Kemin kihlakunnan alueella. Kuhmosta Kiitehenjärven, Tširkka-Kemin (Tjirkakemi), Jyskyjärven (Jüskjärven) kautta Kemijoelle ja Vienan Kemiin matkannut Sjögren luonnehti reittiä ”seikkailurikkaaksi”. Sitä oli kuljettu varhaisempina aikoina Suomeen saakka Kemijoen alajuoksun Usmanasta. Kirjoittajan aikana oli tulijoita vielä Kemijoen Paanajärven (Paanárvi) kylästä. Sjögren mainitsee myös suunnitelman rakentaa maantie Pohjanlahdelta Valkealle merelle. Kajaanin keskeinen asema vesireittien leikkauspisteessä on kiinnittänyt myös



Paasokosken sillan hirsiarkkujen tekijä on ollut kirvestaidon mestari. Syksy 2005. – Kuva Heikki Rytkölä.

Pietarin tiedeakatemian tutkijan huomion. Vuokkiniemen kautta Kivijärvelle ja edelleen Suomen puolelle Viiankiin johtavan reitin Sjögren kuvaa pääpiirteissään. Hän mainitsee kirjassaan myös suunnitelman rakentaa tätä kautta Suomen ja Arkangelin kuvernementin välisen paremman liikenneyhteyden. Kuitenkin Vuokkiniemestä Keynäsjärven (Kóünásjärvi) kautta suunniteltu reitti perustui Sjögrenin mukaan väärinkäsitykseen. Suomen rajalle Viiankiin johtava reitti ei kulje Vienan Karjalan Wuokinjoen kautta vaan etelästä Kuittijärveen laskevaa Livojokea pitkin. Liikenneyhteyden rakentamismahdollisuuksia selvitettäessä oli tutkittava tätä vaihtoehtoa. Sjögren tiesi myös kertoa, että sittemmin muun muassa Elias Lönnrotin käyttämä 20 virstaa pitkä

silloitettu tie Keynäsjärveltä Kivijärvelle oli rakennettu sotatarpeisiin vuonna 1789.

Kuvattuaan tarkkaan myös Vuonisjoen ja Pistojoen reitit Sjögren toteaa, että ainoaksi vaihtoehdoksi jää Vuokkiniemen suunta. Sitä puolsi Sjögrenin käsityksen mukaan myös sen keskeinen liikenteellinen sijainti erityisesti ylämaissa asuvien kannalta. Matkakuvauksessaan hän kertoo, että Vuokkiniemestä on Suomeen (till svenska Finland) kaksi reittiä. Toinen on Livojoki, johon laskee pieni puro Maanselänlammesta. Siitä johtaa pieni puro Suomen puolelle Viiankinjärveen. Kumpikin puro on niin kapea, että niitä ei voi veneellä kulkea. Tämän päivän kartoissa Livojoki tunnetaan pääosaltaan Tollonjoen nimellä. Vain sen latva-

osa on Livojokea. Toinen vaihtoehto oli edellä mainittu kaksi peninkulmaa pitkä telatie vuodelta 1789. Sjögren ei käynyt Vuokkiniemen keskuskylää lähempänä Suomen rajaa. Tiedot hän oli saanut paikallisilta asukkailta, Deutschin kirjasta ja mahdollisesti muistakin lähteistä.⁵⁴

2. Kajaanin vaeltava lääkäri

Elias Lönnrot tutustui ensimmäisen kerran Suomussalmen Vuokkijärveltä Viianingin kautta Venäjän Karjalaan kulkevaan reittiin vuonna 1833. Vuokkijärveltä hän oli kyllä käynyt jo kesällä 1831, mutta suunniteltu keruumatka Arkangelin kuvernementin Vuokkiniemen pitäjään peruuntui tunnetulla tavalla Lääkintöhallituksen komennettua hänet kiireesti Helsinkiin auttamaan koleran torjunnassa. Syyskuussa 1833 Lönnrot lähti virkaansa kuuluvalla tarkastusmatkalle Kiannan Vuokin kylään, josta hänen oli tarkoitus matkata edelleen "sydänmaan" halki Kuhmoon. "Mutta päähäni pälkähti matkustaa Kiannalta Kuhmoon Arkangelin läänin ja Vuokkiniemen pitäjän kautta, ja tämän tuuman toteutinkin." Tuota päähänpistoa kesti noin kaksi viikkoa. Syyskuun 15. päivänä Lönnrot saapui Kivijärven kylään ja liikuttuaan eri puolilla pitäjää hän palasi takaisin Suomeen Akonlahden kautta Kuhmon Vartiuksen kylään 24. päivänä syyskuuta.⁵⁵

Vuokkijärven etelärannalle Kinnulanniemeen Kajaanin lääkäri oli päässyt pappien soutumiehen matkassa. Siitä eteenpäin hän pääsi toisella venekyydillä Hyryn taloon saakka. Siellä hän hoiti vielä eräitä virkaansa liittyviä tehtäviä,

mutta jatkoi sitten kohti rajaa ja Vuokkiniemen pitäjää. Tästä vesitiestä hän on kirjoittanut seuraavan kuvauksen.⁵⁶

Hyry on 2 ½ peninkulman päässä Kinnulanniemeltä, ja koko tämän matkan saattaa kulkea veneellä. Vesiväylät kapenevat kuitenkin kapeenemistaan kuta lähemmäksi Hyryä tulee. Monet kosket olivat niin kapeat, että vähänkin leveämpi vene tuskin olisi päässyt niistä kulkemaan. Hyrystä kuljin eteenpäin 1 ½ peninkulmaa Viiankiin, joka on viimeinen talo Suomen puolella. Täältä jatkoin jalkamatkaani Kivijärvelle, ensimmäiseen Venäjän puoliseen kylään.

[– – –]

Näiden kahden rajakylän väli laskeetaan puoleksi peninkulmaksi. Sitä taivaltaessaan täytyy kulkea Maanselän suon poikki, josta vedet virtaavat kahteen suuntaan, nimittäin Kiannan ja Hyrynsalmen kautta Oulujärveen, sekä Arkangelin-puolisiin vesistöihin. Keskellä suota näkyi uoma, jota myöten talonpojat suurella vaivalla laahaavat veneitään. Tätä suon kohtaa ei kuulu olevan enempää kuin puolen virstan pituudelta, sitten on vettä kummallakin puolella. Tämän jälkeen seuraa kaitoja, tiheidien viidakkujen ja pensaiden peittämiä ojia (nivoja), joita pitkin ei juuri ole helpompaa saada venettä liikkumaan kuin itse suolla.

Vuokkiniemessä kierreltyään Lönnrot palasi Kivijärven kautta Vuokkiin Salmijärvelle saakka ratsastaen kivijärveläisen miehen hevosella. Matka taittui osin ratsastaen, osin kävellen. "Pyöräajopeleille" tie ei sopinut. Näin

Lönnrot oli ajatellut menomatalla. Paluumatkalla hän oli kyllä sitä mieltä, että tietä saattoi kulkea hätätilassa rat-
taillakin. Karjalaiset käyttivät hevosen
vetämiä purilaita, joiden korissa useam-
mankin miehen matkatavarat kulkivat
kätevästi. Hoidettuaan paluumatkal-
la joitakin virkatehtäviä Salmijärvessä
runoja keräävä lääkäri vaelsi jalkaisin
oppaan saattamana Akonlahteen, josta
hän palasi sitten jälleen omaan piiriinsä
Kuhmon Vartiuskylän kautta.⁵⁷

Vuonna 1835 Lönnrot teki pit-
kän virka- ja runonkeruumatkan Kuh-
mon, Rukajärven, Jyskyjärven, Uhtuan
ja Vuokkiniemen kautta Suomussal-
melle ja edelleen Kajaaniin. Vuokista
hän mainitsee lyhyesti Viiangin, Hyryn
ja Pussilan. Kiannan pappilassa hän kir-
joitti ystävilleen kirjeitä jo toukokuun
1. päivänä. Näin ollen hän oli kulkenut
kevättalven kelillä Vuokin reitin. Kuvaus
on kuitenkin hyvin niukka. Pussilassa
käynti viittaa siihen, että hän kulki kie-
varitalojen kautta.⁵⁸

Kesäkuussa 1837 Elias Lönnrot
liikkui taas Vuokkijärven rannoilla ja sen
latvavesien varsilla. Kuvaus rajoittuu
kuitenkin talojen nimiin ja välimatkoihin.
Vuokkijärven etelärannalta Materon ta-
lostä hän pääsi venekyydillä pohjoisran-
nan "Isoonkylään"⁵⁹ ja sieltä edelleen
Kikkoon, Rämeeeseen ja Vängänvaaralle,
jonka seudulla vaeltaja eksyi. Sitten hän
kulki aivan vesireitin varteen sen etelä-
puolelle Salmijärven torppaan ja edel-
leen kievaritaloon Pussilaan. Sieltä mat-
ka jatkui Hyryn ja Viiangin kautta rajan
taakse. Eksyminen toistui uudelleen
Viiangin ja Kivijärven välillä. Jalkineetkin
kuluivat ja niitä piti välillä pohjata. Mat-

kamies näyttää liikkuneen pääasiassa
jalkaisin. Vain välttämättömät vesistöjen
ylitykset näyttävät tapahtuneen veneel-
lä. Salmijärven seutuvillakaan ei kosken
ylittäminen ilman venettä liene tullut
kysymykseen. Olihan kevättulvan aika
ja virtaus voimakasta runsasvetisessä
koskessa.⁶⁰ Ilmeisesti Lönnrot päätti oi-
kaista jouduttaakseen matkantekoaan,
mutta aikaa tärvääntyikin eksyksissä
harhailemiseen. Lönnrot oli kokenut
kulkija ja kompassikin hänellä oli käy-
tössä, mutta matkakuvauksista päätel-
len eksymiset eivät olleet mitenkään
tavattomia.

Edellä on jo käsitelty ehkä mer-
kittävimmän 1800-luvun jälkipuolen
runonkerääjän A. A. Boreniuksen mat-
kaa Yli-Vuokin kautta Vuokkiniemen pi-
täjään. Tässä yhteydessä ei ole hänestä
mitään erityistä lisättävää. Sen sijaan on
syytä huomioida I. K. Inhan tunnetun
matkan kokemukset Vuokin latvoilla.
Ollessaan paluumatkalla Vienan Karja-
lasta ja seurailtuaan Elias Lönnrotin ja-
lanjälkiä Inha saapui "Vienan valtatie-
n" kivisiä taipaleita kuljettuaan Kivijärven
kautta Hyryn taloon Suomen puolelle.
Siitä alkoi "yksi perkattu vesi vetää yhtä
mittaa vaikka mereen saakka". Malah-
vian isännän tervaveneen kyydissä Inha
kylläkin huomasi, että tuossa "perka-
tussa vedessä" oli monia "kuhmuja".
Vesi oli loppukesästä vähissä ja matka-
miehet saivat kokea "tuhannet tuskat,
ennekuin olimme Vuokin väljemmillä
vesillä". Kivet raapivat veneen pohjan
jokaista naulaa ja pahimmissa koskissa
jouduttiin työntämään sauvoilla vauhtia.
Niin oli vesi vähiin juossut kesän mit-
taan.⁶¹

VII Paltamon kirkkoherra kehittää Kajaanin kihlakuntaa

Todennäköisesti Henrik Deutschin kirjan innoittamana kirjoitti yhteiskunnallisesti aktiivinen kirkkoherra C.F.Aeimelaus 10.10.1821 muistion, jolla hän pyrki kohottamaan Kajaanin kaupungin ja samalla sen ympäristön silloisesta vähäpätöisyydestä. Artikkelista näkyy selvästi, että hänellä oli erittäin hyvät tiedot niin Kajaanin kihlakunnasta kuin rajan takaisen Arkangelin kuvernementin Kemin kihlakunnastakin. Aeimelaeuksen ehdotukset näyttivät muistuttavan suuresti ideoita, jotka Samuel Chydenius teki jo vuonna 1750 Ruotsin tiedeakatemialle.⁶²

Paltamon paimen näki Kajaanin kaupungin heikkouden syynä sitä vuonna 1716 kohdanneen tuhon. Siitä kaupunki oli kohonnut vain vähän kolmen edellisen vuosikymmenen aikana. Kirkkoherra kirjasi kaupungin silloisen tilan ja esitti joukon toimia, joilla se voisi kohota kukoistukseen ja ympärillä olevan laajan alueen taloudelliseksi veturiksi. Kaupunki oli liikenteellisesti Arkangelin ja Aunuksen kuvernementteja, Karjalaa, Savoa ja Oulua yhdistävien vesiteiden leikkauspisteessä. Oulujärvelle johti hänen tietojensa mukaan kaksi sellaista vesireittiä, joita pitkin kaksi miestä pystyi kuljettamaan 20 tynnyrin painoisen

lastin tarvittaessa aina Ouluun saakka. Vesireittien käyttökelpoisuutta tuli kuitenkin lisätä perkauksilla ja maanselän yli ne tuli yhdistää rakennettavilla teillä. Näin hänen mielestään voitiin kuljettaa suurempia kuormia pienemmin kustannuksin. Perkaus oli kuitenkin tehtävä harkitusti. Muutoin seurauksena saattoi olla veden väheneminen joissa ja tulos siten päinvastainen kuin oli tarkoitus. Tässä Aeimelaus näyttäisi tukeutuvan Deutschin asiantuntemukseen. Wuokissa erotti kirkkoherran tietojen mukaan $\frac{1}{8}$ peninkulman levyinen maanselkä Pohjanlahteen ja Valkeaan mereen laskevat vesireitit. Tuon matalaksi ja tasaiseksi tiedetyn hiekkasärkän yli vetivät karjalaiset talonpojat suuriakin veneitä. Samanlainen oli tilanne kirkkoherran mukaan myös Sotkamossa, jota kautta päästiin niin ikään Valkealle merelle johtavalle reitille. Maanselän itäpuolella olevat vesitiet olivat Paltamon kirkkoherran mukaan luonteeltaan samanlaisia kuin Kajaanin läänin reitit.⁶³

Aeimelaeuksella oli myös asiantuntemusta osoittavat ehdotukset toimenpiteistä Wuokin vesien latvoilla. Venäjän puolella oleva kahden peninkulman pituinen tie vaati tasoittamista, joka ei ollut kirkkoherran tietojen



Vuokin venemestarin Kopra-Joonan tekemiä veneitä Tornionjärven rannalla kesällä 1995. – Kuva Petri Karttimo.

mukaan suurikaan työ. Suomussalmen puolella oli reitin alkupäässä parannettava niitä kohtia, joissa veneiden lastia jouduttiin keventämään ja kantamaan tavaroita koskien ohi. Luonto oli suosiollinen liikenneyhteyksien kehittämiseksi maanselän molemmin puolin. Tavaroiden kuljetus oli ollut merkittävää vanhoista ajoista alkaen, mutta se oli vähentynyt viime aikoina. Kirkkoherra ei maininnut syitä tähän taantumiseen, mutta oletettavasti syynä oli kuljetuksen vaikeutuminen vesireittien käyttökelpoisuuden heiketessä vähitellen. Sopivilla toimilla asiain tila voitiin palauttaa ainakin osittain entiselleen.⁶⁴

Kirkkoherran aloite näyttää saaneen vastakaikua Kajaanin kaupungin porvareissa. Kaupunkilaiset anoivat selvityksen tekemistä vesitien aukaisemiseksi Pohjanlahdelta Kajaanin kautta Vienan merelle. Vuonna 1827 määrät-

tiin tutkimusten tekijäksi insinöörikapteeni Fredr. Ad. Hällström. Välittömät tulokset olivat kuitenkin vähäisiä. Keisari Aleksanteri I määräsi jatkamaan koskien perkauksia, joihin oli ryhdytty jo 1700-luvulla. Kulkuyhteyksien parantamisen noustessa jälleen esille 1850-luvun lopulla julkaistiin Aemelaeuksen muistio silloisessa ruotsinkielisessä virallisessa lehdessä.⁶⁵

Pienenä yksityiskohtana Aemelaeuksen muistion terminologiasta on syytä mainita, että Karjala sijaitsi kirjoittajan mukaan Kajaanin kihlakunnasta katsottuna etelässä ja kaakossa. Tämä kertoo tiedon puutteesta rajan itäpuolisesta kulttuurista. Karjalan todellinen laajuus Venäjän puolella alkoi juuri noihin aikoihin selvitä järjestelmällisen tutkimuksen myötä, mutta vuonna 1821 tämä tieto ei ollut vielä käytettävissä.

VIII Virkamiesten reittisuunnitelmia

Henrik Deutschin, C. F. Aeimelaeuksen ja Kajaanin kaupungin aloitteet johtivat tuloksiin. Oulun lääninhallituksesta tiedusteltiin lyhyen ajan kuluessa moneen otteeseen maakunnan liikenneolojen tilaa. Ajankohtaisena syynä olivat varmasti myös useat huonot sadot, jotka johtivat talvella 1832–1833 nälkään, tauteihin ja järkyttäviin kuolleisuuslukuihin koko Kajaanin kihlakunnan alueella.⁶⁶

Nimismies J. C. Wichman oli laatinut maaherra Samuel Fredrik von Bornin pyynnöstä koko Kajaanin kihlakunnan liikenneoloja koskevan kuvauksen jo vuonna 1825. Se saattaa liittyä Aeimelaeuksen ja Kajaanin kaupungin aloitteeseen. Konsepti on päivätty 29.10. Se on vanhin löytämäni asiakirja, jossa kuvataan yksityiskohtaisesti Kajaanin kihlakunnan maanteitä ja muita liikenneyhteyksiä. Talojen nimet vaihtuvat sen jälkeen vuosikymmenien kuluessa, mutta kulkemisen ongelmat säilyvät periaatteessa muuttumattomina. Kajaanista pohjoiseen oli niin yleinen talvitie kuin yleinen kesäreittikin (sommarfärden) Kianalle ja edelleen Arkangelin kuvernementin rajalle saakka. Suomussalmen kirkolta oli Alanteen ja muiden kie-

varitaloiksi nimettyjen kautta matkaa Venäjän Kivijärvelle kuusi ruotsalaista peninkulmaa. Siitä oli vielä Arkangelin kuvernementin Vuokkiniemen pitäjän keskuskylään kolme peninkulmaa. Kertomuksesta käy selville, että Hyrynsalmen pitäjässä ei ollut lainkaan varsinaisia maanteitä. Sen vuoksi taivallettiin kesällä osittain vesitse veneillä vuolaita ja monien koskien rikkomia jokia sekä järviä pitkin. Pitäjän Vuokin kylässä ei ollut muita kievareita kuin Wichmanin luettelossa mainitut seitsemän taloa. Talonpojat oli vapautettu varsinaisesta kyyditsemisen vaivasta. Sen sijaan heidän tuli kuljettaa matkustajia niin kesällä kuin talvellakin talosta toiseen kohti rajaa ja sieltä tulevia Kajaanin lääniin. Sotkamon pitäjässä tilanne oli koko lailla samanlainen. Matkustavaisia kuljetettiin kohti Aunuksen kuvernementtia Miinoan ja Repolan rajalle.⁶⁷

Vuoden 1831 joulukuussa pyysi Oulun läänin kuvernööri eli maaherra jälleen tietoja Kajaanin kihlakunnan kulkureiteistä. Nimismiehet laativat tarkat selonteot ja liittivät mukaan kartat, jotka havainnollistivat erittäin hyvin Kuhmosta Kalliojärven kautta kohti Kiitehenjärveä ja edelleen

Tširkka-Kemille johtavaa reittiä samoin kuin Lammajärven ja Kesselin kautta Repolaan johtavaa väylää. Selostuksen ja kartan oli laatinut Sotkamon nimismies Cajan (10.1.1832). Hyrynsalmen nimismiehen A. Elfvingin kirjoittama selostus (24.1.1832) oli tarkka, mutta kartta vain luonnosmainen. Se ei ilmeisestikään ollut hänen itsensä laatima vaan vanhempi. Niinpä talvitien tarkka kulku jäi epäselväksi. Kesämaanteitä ei Hyrynsalmen pitäjän alueella ollut. Oli kylläkin noin 40 vuoden vanha suunnitelma maantien rakentamisesta Muhoksen pitäjän rajalta Puolangan kautta Hyrynsalmelle. Elfvingin lähettämään karttaan oli merkitty vain talot, jotka olivat velvollisia kyyditsemään matkustavaisia seuraavaan luettelossa mainittuun taloon saakka. Kartan laatija on ollut amatööri. Merkityt ilmansuunnat eivät vastaa todellisuutta.⁶⁸

Tuo mainittu 40 vuoden ikäinen tiesuunnitelma edistyi hitaasti. Sen rakentamisessa tuli ottaa huomioon monia seikkoja, jotka hidastivat asian käsittelyä merkittävästi. Tammikuussa 1836 Suomen Keisarillinen Senaatti ilmoitti, ettei ollut olemassa sotilaallisia esteitä tien rakentamiseksi Utajärveltä Hyrynsalmen kirkolle. Senaatista tuli myös tieto, että rajan takaa tulleet kauppamiehet eivät voineet käyttää hollikyytiä enempää tavaroiden kuljetukseen kuin matkustamiseenkaan. Sama määräys koski myös kotimaisia kauppamiehiä.⁶⁹

Kruununvouti Wichmanin lähettämän aineiston mukaan Suomussalmen Alanteen kieveritalosta oli Kar-

volaan yksi peninkulma, josta puolet kuljettiin maalla. Siitä Hulkkolaan $\frac{1}{2}$ peninkulmaa ja edelleen Vuokkijärven rannalla oleviin Kaartilaan, Rompaaan, Tihilään ja Pussilaan $\frac{3}{4}$ peninkulma. Vuokinrannan kylästä oli matkaa Tihilän yksinäistaloon $\frac{3}{4}$ peninkulmaa järveä ja $\frac{1}{4}$ peninkulmaa maata pitkin. Tihilästä oli Pussilan yksinäistaloon eli Materoon puoli peninkulmaa niin järvellä kuin maallakin. Hyryyn eli Mäkelään oli peninkulma osittain maata pitkin, osittain pienten sisäjärvien yli. Hyryssä oli kaksi taloa samalla numerolla. Hyrystä mentiin Viidingin eli Kempalan yksinäistaloon maata myöten puolen peninkulman matka. Sieltä kuljettiin rajan yli lähimpiin ”venäläisiin taloihin” noin puoli peninkulmaa pääasiassa järviä pitkin.⁷⁰

Myös vesireittien perkaus oli esillä Hyrynsalmen latvavesilläkin ainakin 1820-luvun lopulta alkaen. Töitä oli kyllä aloitettu jo Ruotsin vallan lopulla, mutta ne eivät ulottuneet lähellekään Vuokin perukoita. Liikenneolojen kehittämisellä haluttiin vauhdittaa Kajaanin kihlakunnan taloudellista edistymistä. Ensin näyttää olleen esillä Oulujoen perkaaminen. Vuosina 1823–1834 toteutetut suuret perkaukukset tekivät siitä kohtalaisen käyttökelpoisen väylän, mutta vasta 1860-luvulla jatkettu parannustyö teki siitä vesitien, joka oli turvallinen eikä vaatinut kulkijoilta kohtuuttomia ponnistuksia. Vuosina 1834–1836 käsiteltiin töitä myös Hyrynsalmen pitäjän ja Suomussalmen kappelin alueella. Alituiset katovuodet vaikeuttivat jatkuvasti töiden järjestelmällistä toteut-



Palojärven Katiskan kaivanto syksyllä 2005. – Kuva Heikki Rytkölä (LI).

tamista. Esimerkiksi vuoden 1836 kaudon seurauksena talonpojat halusivat pitää taukoa perkaustöissä. Käytetyis-

tä asiakirjoista ei kuitenkaan käy selville toiminta Viiangista Vuokkijärveen laskevan reitin alueella. Nyt perkaus pohjautui keisarilliseen kirjeeseen 12.11.1817, mutta se oli luontevaa jatkoa Ruotsin ajan määräyksille. Siinä korostettiin koskenperkausten tärkeyttä ja siihen veloitettiin myös Kajaanin kihlakunnan miehet. Suomussalmen Yli-Vuokin perukoille perkaus näyttää ehtineen kovin myöhään. Tätä käsitellään enemmän tuonnempana Ilmari Kiannon matkan yhteydessä.⁷¹

V u o n n a

1837 oli Oulun läänin kuvernööri kirjoittanut Suomen Senaatille ehdottaen Pohjanlahden ja Vianmeren välisten liikenneolojen parantamista. Helsingistä pyydettiin lisätietoja ja maaherra kääntyi kihlakunnan virkamiesten

puoleen. Kajaanin kihlakunnan kruununvouti Joh: Christ: Wichman lähetti 2. päivänä marraskuuta 1838 Oulun läänin kuvernöörille tiedon kaikista kihlakunnan teistä, joita matkaajat käyttivät ja joita pitkin voitiin kuljettaa viljaa niin kesällä kuin talvellakin. Varsinaiset reittiselostukset oli päivätty 30.10.1838. Maaherra Lagerborg oli tehnyt selvityspyynnön 21. päivänä huhtikuuta. Laajaan selostukseen sisältyivät niin Sotkamon kuin Suomussalmekin reitit. Kumpaakin tarkasteltiin niin kesä- kuin talviliikenteen kannalta. Kiannalla eli Suomussalmella alkoi talvitie kohti Yli-Vuokkia ja Venäjää Alanteen talosta, joka oli samalla sekä kievari- että postitalo. Matkaa kertyi kaikkiaan 55 virstaa. Vain Alanne ja Karvola eli Niemi olivat Vuokin kylän varsinaisia kievaritaloja. Vuokkijärven pohjoisrannan Kyllölä ja siitä edelleen kohti rajaa sijaitsevat Tihilä, Matero eli Pussila ja Kempala eli Wiianki eivät olleet varsinaisia kievaritaloja, mutta ne olivat kuitenkin velvollisia kyyditsemään matkustavaisia. Talvella matkaa tehtiin hevoskyydillä ja kesällä veneellä. Oulun läänin maaherra Carl Henrik Ehrenstolpen vuonna 1814 antamissa ohjeissa huomioitiin erityisesti vesireitin kulkukelpoisuus. Tämä näkyi muun muassa kuljetuksesta maksettavissa palkkioissa. Matkoista, joihin sattui hankalia koskia, oli maksettava kalliimman taksan mukaan. Tämä koski erityisesti vaikeakulkuista reittiä Vuokkijärvestä rajalle Viiankiin. Kulkijoita lienee ollut kuitenkin varsin vähän. Ohjeen mukaan tuli huomioida myös veneen koko ja soutajien määrä.

Tavaroiden kuljettamisesta maksettavasta korvauksesta oli osapuolten sovittava keskenään.⁷²

Oulun läänin kansliassa näyttää ”päivitetyn” muun muassa Kajaanin kihlakuntaa koskevia liikennetietoja ilmeisesti vuonna 1840. Luonnosta ei ole kuitenkaan päivätty eikä sen laatijaa ole merkitty.⁷³

Seuraavassa luvussa käsitellään tarkemmin Oulun läänin kuvernöörin R. W. Lagerborgin aloitetta. Nyt Oulun ja Vienan Kemin välisten liikenneolojen kehittämistä käsiteltiin korkeimmalla virkamiestasolla. Lagerborgin aloitteellisuus näyttää joka tapauksessa johtaneen taas kerran uuteen selvitystyöhön myös Kajaanin kihlakunnassa. Hyrynsalmen nimismies Herman Planting päiväsi 21.1.1839 luettelon mahdollisista kievaritaloista ja niiden reservitaloista nimenomaan talviteitä silmällä pitäen muun muassa Kiannan Alanteelta Vuokkijärven kautta Vuokkiniemen pitäjän rajalle Kivijärven kylään. Vain Alanne oli tämänkin luettelon mukaan varsinainen kievaritalo. Muut Vuokin reitin varrelle nimetyt talot olivat reservinä. Niitä olivat Mäkelä, Kinnulanniemi, Pussila ja Kemppaala. Luettelossa mainittiin vielä Karvola ja Tihilä, jotka eivät olleet enempää kievereita kuin reservitalojakaan. Kemppaalasta oli matkaa rajan takaiseen Kivijärven kylään puoli peninkulmaa. Kaikkiaan oli matka Alanteesta rajan taakse talvitietä pitkin viisi ja puoli peninkulmaa.⁷⁴

IX Maantie Oulusta Vienan Kemiin?

1. Oulun läänin maaherra tekee aloitteen

Tien rakentaminen Pohjanlahdelta Valkealle merelle tuli siis uudelleen virallisesti esille loppuvuodesta 1837 Oulun läänin kuvernööri Robert Wilhelm Lagerborgin tehtyä alamaisten esityksen asiasta Suomen Keisarikunnalle Senaatille marraskuun 20. päivänä. Perimmäisenä syynä lienee ollut asian aikaisempi esillä olo sekä 1830-luvun alun ankarat kato- ja tautivuodet. Liikenneolot haluttiin järjestää siten, että vastaavia katastrofeja ei tulevaisuudessa sattuisi. Kuvernöörin mielestä tie helpottaisi virkamiesten toimintaa ja olisi hyödyksi alueen kaupalle, teollisuudelle ja muille elinkeinoille. Ilmeisesti liikenneolojen kehittämiseksi haluttiin myös ohjata kauppaa 'laillisille' urille. Kulkivathan karjalaiset laukunkantajat kielloista huolimatta omia teitään. Lagerborgin mielestä sopivin ratkaisu olisi rakentaa tie Oulun ja Vienan Kemin välille. Suomen puolella tie olikin jo rakenteilla Utajärven kappelista Puolangan kappeliin, josta se jatkuisi hyväksytyn suunnitelman mukaisesti Hyrynsalmen kirkolta Arkangelin ku-

vernementin rajalle. Suomen puolella rakennettavan tien pituudeksi oli arvioitu 94 virstaa eli noin 100 kilometriä.⁷⁵

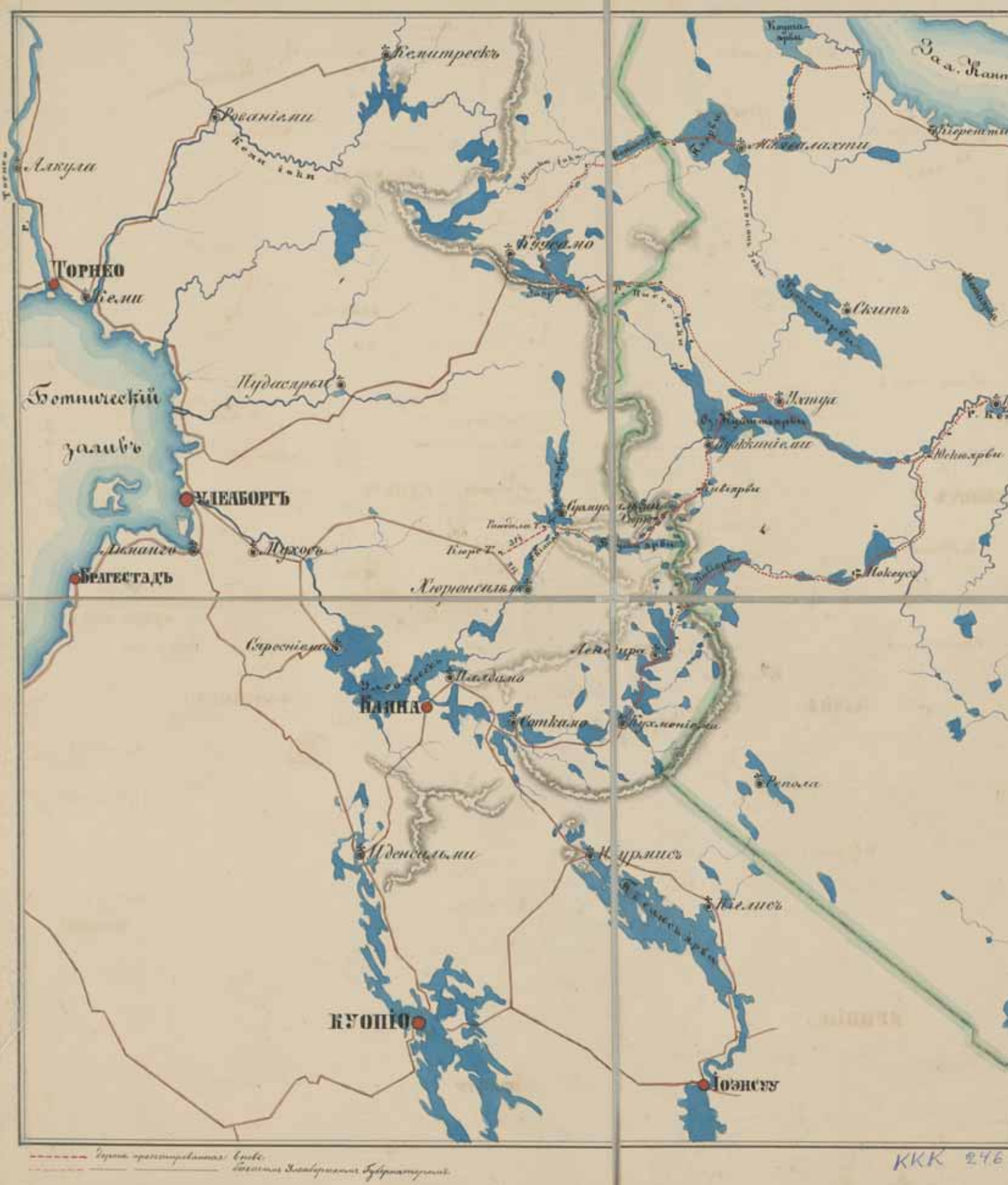
Senaatti päätti pyytää virkaatekevältä kenraalikuvernööri Thesleffiltä lausunnon asiasta erityisesti sotilaalliselta kannalta. Lisäksi Senaatti tiedusteli tien linjauksesta Arkangelin kuvernementin alueella, sitä havainnollistavaa karttaa sekä rakentamisen ajankohtaa. Kirjeen alareunaan tehdystä merkinnästä päätellen kenraalikuvernöörin kanslia oli katsonut tarpeelliseksi pyytää asiasta lausunto myös Arkangelin kuvernööriltä. Senaatti oli saanut ainakin osan kaipaamistaan vastauksista sekä kartan lokakuun 4/16. päivänä 1839. Erityisen tarkoin pyrittiin selvittämään Oulun läänin oloja yleensä ja varsinkin sen alueella olevia vesistöjä ja vesireittejä. Kajaanin kihlakunnan osalta vastasi tiedusteluun C. J. Elfving 25.10. Haluttujen tietojen saannin varmistamiseksi oli laadittu vastausmalli venäjäksi ja suomeksi. Vielä niinkin myöhään kuin toukokuussa 1840 oli kenraalikuvernöörille lähetetty tarkat tiedot tien rakentamisesta Muhoksen ja Hyrynsalmen välille. Suunnitelmaan sisältyi

lossin rakentaminen kirkonkylän kohdalle. Samaan aikaan ohjattiin liikenneolojen kehittämistä korkealta tasolta hyvinkin yksityiskohtaisin ohjein. Jo kesällä 1839 oli kenraalikuvernööri puuttunut toistamiseen jokien ja koskien viitoittamiseen. Asia oli esillä jo joulukuussa 1838, mutta sitä varten järjestettyyn kokoukseen eivät Hyrynsalmen miehet edes vaivautuneet. He katsoivat koko ajatuksen suoraan sanottuna typeräksi. Viitat vaikeuttasivat soutua ja niiden paikkoja pitäisi muuttaa jatkuvasti veden korkeuden vaihteluiden mukaan.⁷⁶

Kenraalikuvernööri A. Thesleffin vastaus Oulun maaherran aloitteeseen on päivätty 31.3.1840. Siinä todetaan, että tien rakentaminen Arkangelin kuvernementin alueella oli hyvin vaikeaa. Kysymys tie rakentamisesta Oulun ja Vienan Kemin välille ei toteudu tällä kertaa (för det närvarande). Ilmaisuista voisi päätellä, että ajatusta ei kuitenkaan pidetty täysin pois suljettuna joskus tulevaisuudessa. Samassa asiakirjakokonaisuudessa on myös kartta Pohjanlahden ja Valkeanmeren välisestä alueesta. Siihen on merkitty myös neljä reittivaihtoehtoa.⁷⁷

Kartta on arvoituksellinen. Kansallisarkiston luetteloissa se on ajoitettu vuodelle 1837, tosin kysymysmerkillä varustettuna. Olisiko edellä mainittu vuosi 1839 oikeampi tai kenties joku muu? Maantie Muhokselta Hyrynsalmelle on merkitty valmiiksi, mutta vasta vuonna 1850 se oli annettu pitäjäläisten hoitoon. Tosin tie oli vielä silloinkin jossain määrin viimeistelemätön. Tie on merkitty myös

Oulun maakunta-arkistossa olevaan karttaan, mutta jatkosuunnitelmat puuttuvat. Hyrynsalmelta Kiannalle eli Suomussalmelle johtava kirkkaan punainen katkoviiva on nimetty uudelleen suunnitelluksi tieksi, joka alkoi Kyrön torpasta ja päättyi Rantalaan Kiantajärven rannalle. Tämä linjaus oli ollut esillä jo Ruotsin ajan lopulla. Tätä linjaa noudattaen tie myös rakennettiin. Vesireitin itäpuolelle on vedetty himmeämmällä punaisella ”Oulun kuvernöörin suunnittelema tie”. Merkityt matkat ovat selvästi virstoja. Lagerborgin esityksen aikaan 1830-luvulla käytettiin vielä aivan yleisesti peninkulmia, joskaan virstatkaan eivät olleet tuntemattomia. Milloin tuo ”kuvernöörin linja” oli esitetty? Yksinäinen oli päivätty 31.5.1855. Maanmittari G. R. Lindström oli käynyt linjaa maastossa jo kesällä 1851 ja työ jatkui seuraavana kesänä. Tämä kymmenen kyynärän levyiseksi kaavailtu tie oli tarkoitus rakentaa kirkolta kirkolle katovuosina, jolloin työntekijät olisivat saaneet palkkansa viljana. Edellä esitettyjen seikkojen perusteella voisi olettaa, että Kansallisarkistossa Helsingissä oleva kartta liittyisi kenraalikuvernöörin aloitteeseen talvella 1857. Oulun maakunta-arkistoon olisi näin ollen päätynyt 1830-luvun lopun kartta, josta puuttuu juuri tuo tien jatkaminen edelleen Hyrynsalmelta Kiannan eli Suomussalmen kirkolle. Mutta ei siinä ole myöskään luonnosteltu reittiä Vuokin kylän kautta kohti Venäjän Karjalan Vuokkiniemeä. Olisiko kartta sittenkin tuo edellä mainittu vuodelta 1839? Tästä vielä lisää





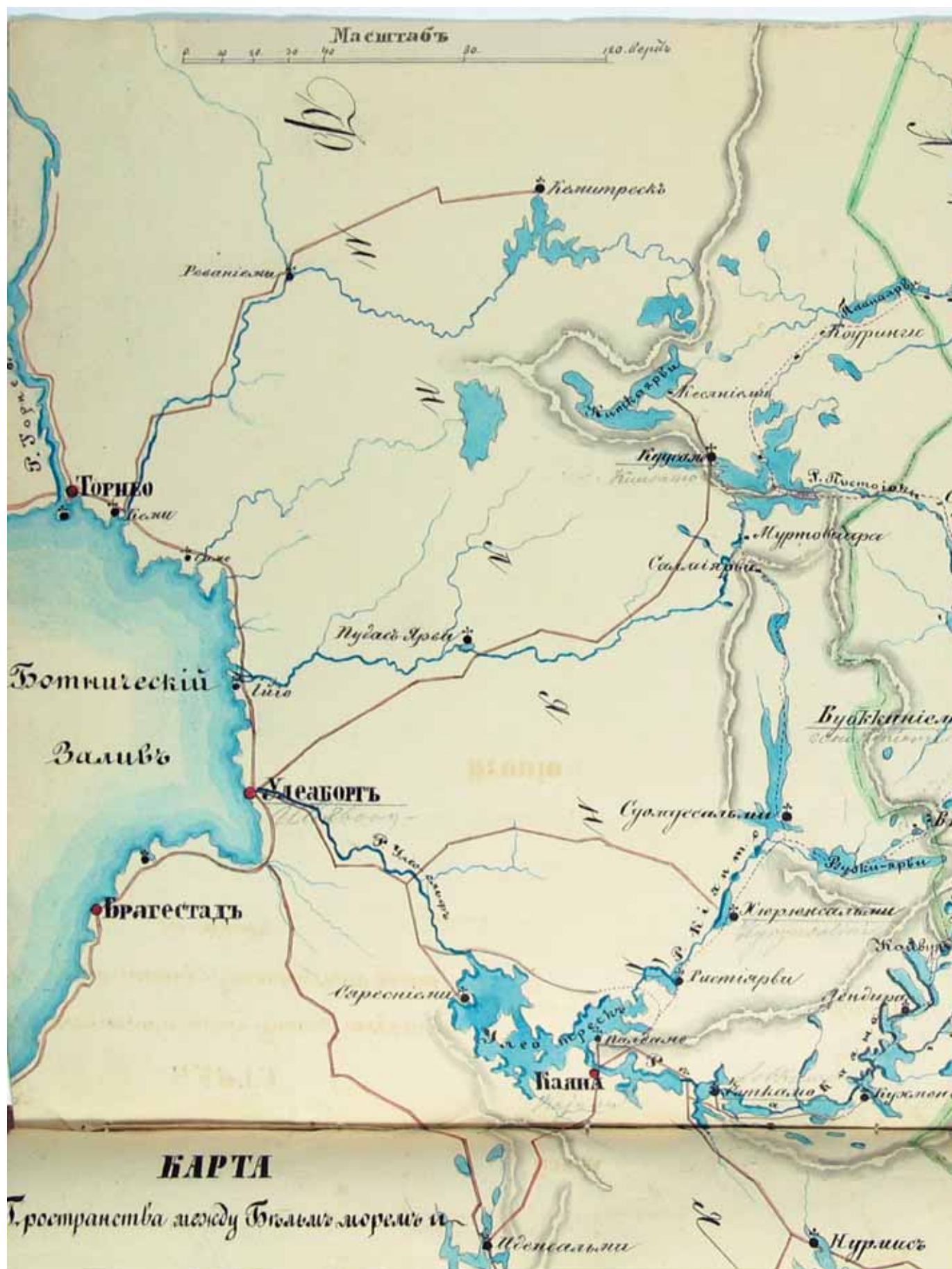
tuonnempana. Vuokin reitin kulku näkyy oheisista kartoista. Rajan takana näyttää olleen käytössä noin 1790 rakennettu "sotatie". Vesireitti lähelle Suomen rajaa on selvästi merkitty kulkemaan Tollonjoen – Livojoen kautta. Sitä seurailen ja sitä pitkin näyttää reitti karttojen mukaan kulkeneen. Näin ei todellisuudessa ollut. Sen sija Latvajärvestä näyttää olevan käyttökelpoinen vesitie Vuokkiniemen pitäjän keskukseen.⁷⁸

Tieasia ei edistynyt, mutta käsitys virkaatekevän kenraalikuvernöörin hienokeltaan myönteisestä suhtautumisesta säilyi Oulussa. Kesällä 1856 koettiin Kajaanin kihlakunnassa jälleen paha kato, josta kirjoitettiin myös venäläisissä sanomalehdissä. Oulun Wiikko-Sanomien kirjoitti tästä sekä Vienan Kemin kautta saadusta avusta. Siinä julkaistussa artikkelissa otettiin kantaa myös Kantalahden Koudasta Koutajärven, Pääjärven ja Paanajoen kautta Kuusamoon johtavaan reittiin. Siitä ei katsottu oleva hyötyä. Se oli kiertotie (omväg). Sen sijaan lehti tiesi kertoa Viian reitistä. Sitä käyttivät Arkangelin laukkukauppiat (kramhandlare). Tieto kadon vakavuudesta kulki luonnollisesti eteläiseen Suomeen muun muassa maaherran kertomuksessa. Itse

asiassa usean läänin kuvernöörit olivat kääntyneet kenraalikuvernöörin puoleen saatuaan kokonaiskuvan kadon laajuudesta. Myös Oulusta lähti alamaisin muistio jo marraskuussa 1856. Myöhemmin tiedettiin Oulusta kertoa, että talvella 1857 oli Arkangelista tuotu poroilla viljaa muun muassa Kuusamoon, jossa hinta oli vain 11 ruplaa kymmenen puudan matolta (noin 160 kg). Samassa yhteydessä viitattiin myös vesireittien merkitykseen elintarvikkeiden kuljetuksessa. Apua saatiin, ja antajista painettiin luettelointa. Tähän asiakirjakokonaisuuteen on liitetty myös Kajaanin pormestari Ad. Fredr. Flanderin ja Paltamon kirkkoherra Carl Ajmelauksen kirjeet maaliskuulta 1857. Kumpikin virkamies käsittelee kiireesti tarvittavia avustustoimia. Kummankin kirjeessä on myös selkeä viittaus liikenneyhteyden tarpeellisuudesta Kajaanin kihlakunnasta Valkeanmeren rannikolle Kemiin.⁷⁹

2. Kenraalikuvernööri tarttuu asiaan nälänhädän uhatessa

Itse kenraalikuvernööri F. W. R. von Berg tarttui vanhaan ideaan, ja kirjoitti 16/28.2.1857 kirjeen Oulun läänin maaherralle. von Berg viittasi katoon ja otti uudelleen esille tien (landkommunikation) rakentamisen Oulun läänin eteläosan ja Valkeanmeren rannikon välille. Uuden kulkuväylän kautta voitiin Suomen laaja pohjoinen lääni varustaa elintarvikkeilla (brödföda) Arkangelista Vienan Kemin kautta. Kirjeessä tuotiin esille talvitien rakentaminen Suomesta Vienan Kemiin.



Reittivaihtoehdot
Valkealta mereltä
Suomeen vuodelta
1857 [?] (OMA).



Mahdollisia vaihtoehtoisia linjauksia oli kolme: 1. Kuusamo – Uhtua – Jyskyjärvi, 2. Hyrynsalmi – Vuokkiniemi – Jyskyjärvi, 3. Sotkamo – Nokeus – Jyskyjärvi. Maaherran tuli antaa lausunto tai laajempi mietintö vaihtoehtojen paremmuudesta. Talvitie oli tarkoitus rakentaa siten, että kysymykseen tulevan seudun väestö voisi saada siitä merkittävän lisän toimeentuloonsa. Selvityksen tuli kattaa kaikki asiaan vaikuttavat seikat. Tieto oli saatava jokien ja järvien purjehduskelpoisuudesta, veneistä, lasteista sekä pakollisen talvitieosuuden rakentamisen tavoista. Kenraalikuvernööri von Bergillä näyttää olleen selvä ennakkokäsitys, että kesällä voitiin kuljettaa elintarvikkeet Kemijokea ja Kuittijärviä pitkin. Loppumatkan kuljetukset hoidettaiisiin talvella. Sanallisen selvityksen lisäksi kenraalikuvernööri halusi asiaa havainnollistavan kartan.⁸⁰

Asiakirjanipussa, jossa on myös kaksi vuosikymmentä aikaisemmin laadittua aineistoa, on kartta, jossa on neljä reittivaihtoehtoa. Sijaintinsa puolesta se näyttäisi kuuluvan lähinnä kenraalikuvernööri A. Thesleffin 31.3.1840 lähettämään kirjeeseen, jossa tien rakentamista ei pidetty sillä hetkellä mahdollisena. Neljäs reitti kulki Kantalahden Knäsoista (Njasja) Kuusamoon. Kansallisarkiston kartassa lähtöpaikka ei ole nimetty. Väylä on yksi tunnetuista Vienanmeren ja Pohjanlahden välisistä reiteistä, joka on ollut käytössä vuosisatojen ajan. Tältäkin osin kartta muistuttaa hyvin pitkälle edellä mainittua Kansallisarkistossa olevaa aktiini liittyvää karttaa,

joka on merkitty laadituksi vuonna 1837. Tässäkään kartassa ei ole enempää laatimisajankohtaa kuin laatijan nimeä. Tekijä on ollut ilmeisesti suomalainen virkamies. Paikannimien pohjana on käytetty pääasiassa selvästi Suomessa käytettyjä, usein ruotsinkielisiä, muotoja. Karjalaista tai venäläistä nimikäytäntöä ei kartan laatija ole jostain syystä soveltanut kuin nimeksi. Kansallisarkiston kokoelmissa oleva kartta on kuitenkin ”niukempi”, ja osoittaa hieman vähäisempää rajan takaisten alueiden tuntemusta. Myös Suomen puolella se on jonkin verran niukempi. Muun muassa Hyrynsalmen ja Suomussalmen välisen tien linjausvaihtoehdot puuttuvat. Vuokin reitin kannalta se on sikäli asiantuntevampi, että siinä mainitaan Viianginjärvi, joka on selvä taitekohta reitissä ja sijaitsee osittain rajan kummallakin puolella. Reittien yksityiskohtainen kulku näkyy oheisista karttoja esittävistä kuvista. Ne kertovat laatijan tai laatijoiden pienistä virheistä ja jossain määrin niukoista tiedoista rajan takaisesta ja myös Suomen maantieteestä. ”Oulun kartta” voi siis olla Kansallisarkiston karttaa noin kaksi vuosikymmentä myöhempi. Toinen vaihtoehto on se, että se on Kansallisarkistossa olevan kartan pääpiirteinen kopio, jota on joiltakin osin tarkennettu.⁸¹ Joka tapauksessa niissä on hyvin runsaasti arvokasta ja monipuolista tietoa. Itse toteutustapaa voi pitää jopa taiteellisenä. Mitään tarkempaa karttaa ei tuohon aikaan ollut. Sellaiset laadittiin vasta isonjaon myötä. Suomussalmen Vuokin kylän osalta tämä toteutettiin

vasta 1860-luvulla. Tästä lisää seuraa-
vassa luvussa.

Karttojen arvoitus ratkeaa maaherra Lavoniuksen 4/16. maaliskuuta 1857 päiväystä kirjeestä. Siitä käy selville että maaherra Lagerborgin aloitteessa 1830-luvulla oli tien linjaus kaavailtu Hyrynsalmelta Suomussalmelle Kiantajoen itäpuolitse. Siis toisin sanoen maantie olisi kulkenut Hyrynsalmen reitin itäpuolitse. Tästä voidaan päätellä, että Kansallisarkiston kartta on 1830-luvun lopulta ja Oulun kartta liittyy 1857 tehtyyn suunnitteluun.⁸²

Jo 1840-luvulla näyttää Suomussalmen Vuokin reitti kohonneen muiden vaihtoehtojen edelle. Edellä mainitussa Oulun maakunta-arkistossa olevassa asiakirjanipussa on päiväämätön ja nimeämätön ”lappunen”, jossa ilmoitetaan, että matka Kiannalta Vuokkijärven kautta Kivijärvelle oli 3–4 peninkulmaa. Matka Uhtualle oli seitsemän peninkulmaa. Lisäksi kerrottiin, että Alanteen, Wängän, Isorannan, Kinnulanniemen ja Hyryn välillä oli liikennettä päivittäin. Suurempaa käyttöä (större trafik) näyttää olleen Vuokkiniemen, Jyvälahden ja Uhtuan välillä. Sen sijaan yhteydet Kivijärveen kummaltakin suunnalta olivat vähäiset (mindre befarit). Luettelossa on selvää tiedon puutetta Vuokin reitin talojen keskinäisestä sijainnista. Myös esitetyissä välimatkoissa on ristiriitaisuuksia ja eroja muiden asiakirjojen antamiin tietoihin verrattuna. Myös matkojen ilmoittaminen peninkulmina viittaa varhaisempaan reittiselvitykseen. Kaikki nämä tukevat mielestäni

asiakirjan kuulumista 1830-luvun lopun selvityksiin.⁸³

Kenraalikuvernöörin kirje oli saapunut Ouluun maaliskuun 12. päivänä 1857. Maaherra A. Lavonius kiirehti vastaamaan kenraalikuvernööri von Bergille siis jo 16. päivänä maaliskuuta. Siinä hän toi esille käsityksensä, että maantie Pohjanlahden ja Valkeanmeren välille olisi edelleenkin kannatettava. Liitteenä oli pääpiirteinen selvitys reitistä, joka olisi kulkenut Hyrynsalmen kirkolta Suomussalmen Vuokkijärven pohjoispuolitse Hyryn kautta rajan yli Kivijärvelle ja edelleen Vuokkiniemen ja Jyskyjärven kautta Vienan Kemiin.⁸⁴

Kenraalikuvernööri ei pitänyt ilmeisesti sotilaallisista syistä ja mahdollisesti Krimin sodan kokemusten pelottamana kesämaantien rakentamista järkevänä Arkangelin kuvernementin alueella. Olivathan Englannin ja Ranskan laivastot hävittäneet muun muassa Oulua ja taisteluja oli käyty myös mantereella. Tie Vienan Kemiin saattoi olla uhka, joka tunnettiin myös Vienanmerellä Solovetskin pommittamisena. Niinpä maaherra Lavonius antoi helmikuussa 1857 Kuusamon nimismies C. W. Plantingille ja Kuhmoniemen nimismies F. A. Ståhlbergille tehtäväksi selvittää talviteiden ja veneväylien tilaa ja parantamistarvetta Vienan Kemiä Kuusamoon, Suomussalmelle ja Kuhmoniemielle. Lavoniuksen kirjeen mukaan Planting toimitti hänelle kaksi perusteellista reittikuvausta yhteyksien parantamiseksi Kuusamoon ja Suomussalmelle. Planting oli laatinut lisäksi kartan talviteistä ja venereiteis-

tä. Ståhlbergin raportti oli lyhyt ja ytimessä. Jo vanhastaan käytetty talvitie oli edelleenkin kelvollinen. Venereitin rakentaminen olisi niin työlästä, ettei

ven ja Viiangin kautta.⁸⁵

Plantigin ja Ståhlbergin laatimat asiakirjat ovat hyvin kiinnostavia. Ståhlberg jättää talvitien kuvauksen

Handwritten letter in Swedish. The text is written in cursive and includes the following details:

- Date: 4/16.3.1857
- From: A. Lavoniuks
- To: F. Bergille
- Subject: Construction of a winter road (talvitie) from Jyskyjärven to Kuhmoniemen.

Kirjeen alkuosa. Maaherra A. Lavoniuksen kirje kenraalikuvernööri F. Bergille 4/16.3.1857 ruotsiksi ja venäjäksi. KKK Fa. 246/1837 (KA).

siihen tarvittavia varoja kannattanut tarkoitukseen käyttää. Itse asiassa sen rakentamista ei pidetty mahdollisena Jyskyjärven ja Kuhmoniemen välille lukuisten koskien ja puroja muistuttavien jokien vähävetisyyden vuoksi. Myös Kuusamon ja Suomussalmen vesiteiden rakentamisessa nähtiin suuria vaikeuksia. Sen sijaan kaikkiin kolmeen suuntautuvat talvitiet tarvitsivat vain suhteellisen vähäisiä parannuksia. Maaherran kirjeessä todettiin, että vesiteitä tuli parantaa siten, että kesäaikana voitiin kuljettaa viljaa ja jauhoja Jyskyjärveen Kuhmoniemeä varten, Uhtualle Kuusamoa varten ja Vuokkiniemeen Suomussalmea varten. Tarvittaessa vilja kuljetettaisiin sitten kohteisiinsa talvikelien vallitessa. Suomussalmelle kuljettiin Kivijär-

vain ylimalkaisen maininnan varaan. Sitä oli käytetty "jo vanhastaan". Kuhmoniemen nimismiehen tietolähteenä olivat Miinoan, Luvajärven ja Kiimajärven talonpojat, jotka tunsivat niin talvi- kuin kesäreititkin Jyskyjärvestä Kuhmoniemen kirkolle. Ståhlbergin tarkoittama talvitie on vanhoista kartoista päätellen kulkenut Jyskyjärveltä Piismalahden, Nokeuksen ja Luvajärven kautta Miinoaan ja sieltä rajan yli Kuhmoon. Tämä linjaus näkyy muun muassa Akateemisen Karjala-Seuran vuonna 1934 julkaisemassa Itä-Karjalan kartassa.⁸⁶

Helsingissä oli itse asiassa jo vuonna 1856 käytettävissä tarkka kuvaus Kuhmon ja Vienan Kemin välisestä reitistä. Valtioneuvos Alexander von Nordman oli tehnyt luonnontie-

teellisen tutkimusmatkan muutamien ylioppilaiden avustamana. Näin tuo reitti tuli kuljettua. Sen oikaisu myös kesäaikana Jyskyjärveltä suoraan Piis-malahteen kävi selville. Näin vältettiin Tširkka-Kemin lukuisat hankalat kosket. Vuonna 1918 julkaistussa kartassa tämä kesätie näyttää soveltuneen ratsutiekse.⁸⁷ Olivatko tuon matkan kokemukset liikennekysymyksen selvittelijöiden tiedossa? Siitä ei tämän kirjoittajalla ole tietoa.

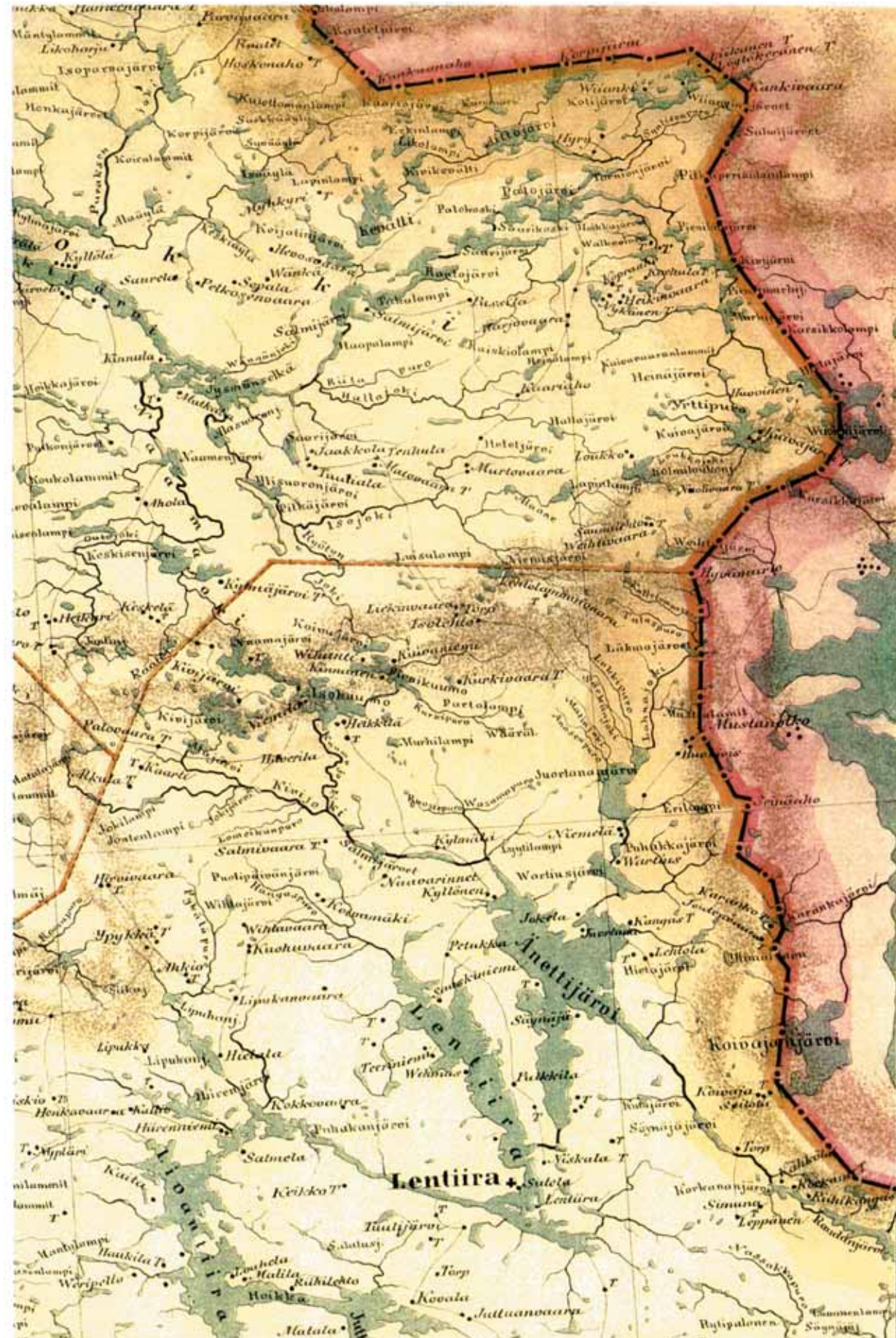
3. Kuusamon nimismies tekee perusteellista työtä

C. W. Planting oli tehnyt hyvin perusteellista työtä. Myös siinä kohtaamiaan vaikeuksia hän kuvaa hyvin havainnollisesti. Planting oli voinut mitata vain joitakin välimatkoja ja teiden pituuksia. Pääasiassa hän joutui nojautumaan rahvaan antamiin tietoihin. Koskien korkeuksia hän ei voinut mitata tarkkaan jään ja lumen haitatessa työskentelyä. Nimismies oli myös havainnut, että valtaosa Arkangelin kuvernementin Kemin kihlakunnan väestä sai leipätarpeensa rannikolta. Suunnitellulla liikenneolojen parantamisella oli siis suuri merkitys Venäjän Karjalan pohjoisosan asukkaille. Vain lähellä Suomen rajaa asuvat saattoivat saada leipäjauhonsa rajan takaa. Vesiliikenteen järjestely oli Kemin kihlakunnassa täysin väestön oman aktiivisuuden varassa. Edes virallisia laskumiehiä ei ollut vaikka pitkin matkaa Suomen rajalle saakka oli lukuisia vaarallisia koskia. Erityisen merkittävä havainto oli, että talvikuljetuksen kustannukset olivat

suunnilleen puolet niistä kuluista, joita veneillä kuljettamisesta aiheutui. Mutta monelta talonpojalta puuttuivat ne rahat, jotka olisi pitänyt maksaa rahtimiehille!⁸⁸

Suomussalmen talvitie rajalle kulki aluksi kohti Hyrynsalmea Alanteeseen saakka. Sieltä käännyttiin itään ja kuljettiin osittain metsässä, osittain jäällä Mäkelän taloon saakka. Se sijaitsi Vuokkijärven etelärannalla. Metsätai-paleella oli kaadettava puita ja tasoitettava tietä. Mäkelästä jatkettiin edelleen järven pohjoisrannalle Kyllölän taloon kolme virstaa maalla ja seitsemän virstaa järven jäällä. Tällä matkalla tuli raivata metsää ja tuulenkaatoja. Sieltä jatkettiin Vuokkijärven yli Vängän taloon. Matkaa kertyi kahdeksan virstaa jäällä ja kaksi virstaa maalla. Tällä taipaleella tuli raivata metsää ja tuulenkaatoja sekä tasoittaa tietä. Vängästä kuljettiin Hyryn eli Mäkelän taloon Koljatin, Isokevätin, Kivikevätin ja Aittojärven kautta. Täälläkin piti raivata metsää ja tuulenkaatoja sekä tasoittaa tietä. Hyrystä kuljettiin Venäjän rajalle Viiankijärven yli yksi virsta ja sitten maata pitkin viisi ja puoli virstaa. Tällä matkalla tuli tie hakata auki ja raivata tuulenkaatopuut. Länneestä Viiankijärveen laskevan Saukkopuron yli tuli rakentaa silta. Hyryn naapurina oli Malahvianvaaran talo.⁸⁹

Venetien rakentamismahdollisuudet Kivijärveltä rajan yli Viiangin kautta Vuokkijärveen perustuivat maanselän lounaispuolelta alkavaan Viianjokeen, johon yhtyi lännestä virtaava Aittojoki. Aittojoki sai alkunsa Isosta Kevättijärvestä, josta se virtasi



Vuokin alue vuonna 1870. Suomen yleiskartta. Maanmittauksen ylhallitus (SsT).

itään Kivikevätin ja Aittojärven kautta yhtyen 14 virstaa kuljettuaan vähävetiseen, matalaan ja kulkukelvottomaan Viianjokeen. Niinpä tavarat ja veneet kuljetettiin Aittojoen haaraan saakka maitse. Siitä Viianjoki virtaa hitaasti alas Tornionjärveen saakka.⁹⁰ Lisää kirjavuutta nimistöön tuli vuonna 1930 julkaistun koskiluettelon myötä. Siitä enemmän tuonnempana.

C. W. Plantingin käyttämä nimistö ei täsmää nykyisessä peruskartassa olevan nimistön kanssa. Aittojoki on vain Kivikevätin ja Aittojärven välissä. Viimeksi mainitun kaakkoispäästä joki jatkuu Porrasjokena, johon Plantingin tarkoittama Viianjoki, peruskartassa Kapajoki, yhtyy Särkänpolven länsi puolella. Siitä joki jatkuu Isojokena Pieneen Tornionjärveen. S. H. Kyanderin laatimassa isojakokartassa vuodelta 1868 Porrasjoki on kuitenkin Aittojoki, johon Kapajoki laskee. Joen loppupää on Kyanderin mukaan Tornionjoki. Kyanderin karttaan on merkitty ilmeisesti juuri se talvitie, jonka Planting oli raportissaan esitellyt.⁹¹

Kuusamon nimismiehen raportissa oli tarkka laskelma vesireittien parantamiseen tarvittavista toimenpiteistä ja niiden aiheuttamista kustannuksista. Reittiä siis käytettiin tavarankuljettamiseen kesällä, mutta lastit olivat vaatimattomia. Kosket olivat monesti vähävetisiä, mutta virtaus saattoi silti olla huomattavan voimakas. Väylän tehokkuuden lisäämiseksi ja maanselän ohittamiseksi tuli Kivijärven etelärannalta kaivaa veneliikennettä varten 2 934 jalkaa (noin 880 m) pitkä kanaava, jonka keskileveys ja syvyys olivat 8

jalkaa (noin 2,4 m). Kanavaan tarvittiin kaksi sulkua. Viianjärvi oli 5 ¼ jalkaa Kivijärveä alempana.⁹²

Viianjoen (Kapajoen) niskaan oli tarkoitus rakentaa kahdeksan jalkaa leveä sulku vedenkorkeuden nostamiseksi Viianjärven järvestä noin 60 cm. Sulun avauksella katsottiin saatavan Viianjokeen riittävästi vettä suurimmallekin kuormille. Joki tuli ruopata ja myös Aittojoen väylää tuli syventää Tornionjärveen saakka. Myös Tornionkoski tuli ruopata ja poistaa siitä irtonaiset kivet. Palokosken irtonaiset kivet oli poistettava ja kosken rannat tasoitettava. Saarikoskessa riitti kulkuväylän perkaaminen. Saapaskoskessa tarvittiin niin ikään väylän perkausta. Lisäksi kosken niskaan oli rakennettava sulku. Haapakosken, Kuikkakosken (peruskartassa Kiukaankoski) ja Siikakosken väylistä tuli poistaa irtokivet.⁹³ Sitten olivatkin jo näkyvissä jylhä Jysmänselkä ja Vuokkijärven laaja ulappa.

Merkille pantavaa on, että Planting tunsu Vuokkiniemestä Suomen rajalle johtavat Livojokea sekä "Vienen valtatie" myötäilevät reittivaihtoehdot. Hän näyttää asettuvan jälkimmäisen kannalle vastoin A. J. Sjögrenin ajatuksia. Veneillä kuljettavaa vesitietä ei voinut kuitenkaan rakentaa kumpaakaan kautta. Se olisi tullut kohtuuttoman kalliiksi. Tavarat ja veneet oli kuljetettava Keynäsjärven pohjukasta Kivijärven pyörien päällä. Tätä varten oli rakennettava 20 virstaa pitkä hyväkuntoinen tie ojineen, korotuksineen, siltoineen ja rumpuineen. Planting oli kuitenkin selvittänyt myös tätä reittiä myötäilevät pienet joet ja purot. Hän

ifrån Suomusfalmi; numera till oöfverräddhet / Служащими, och
 ett färdkildt pafftorat bestämde / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 kapell af Helsingforski facken, af samtliga / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 ver Hely och Kivijärvi vid Kuvijärvi, Архангельской губернии, и
 gränzen mot Archangel'ska guberni zrѣвъ / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 vernementet belägna hemman, Kuvijärvi och Kuvijärvi, go zrogo Kuvijärvi
 samt Kuokkiniemi, Uhtua, Kivijärvi / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 järvi och Kuvijärvi byar, tillförsäkrade / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 staden Kern, hvilken väg ä go zrogo Kuvijärvi och Kuvijärvi
 stiska fidean ända till Hely samfundet, maktige na / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 hemman är förfedd med / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 gifvaregårdar och ritan / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 hel. begagnas, liksom ä den, oöfverräddhet, och / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 fra Ryska fidean från Kuokkiniemi och Kuvijärvi, till oöfverräddhet
 kinie mit till Kern, en / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 trafik skall råda, medan / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 kan emellan Hely och Kuokkiniemi oöfverräddhet, och / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 mi by samt färdet på en / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 från Hely till Kivijärvi gård oöfverräddhet, och / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 mindre befäres och därför en / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ
 der fnödiga vintrar eller då / по указамъ и указамъ купцовъ, зрѣвъ

Kappale reittiselostusta ruotsiksi ja venäjäksi. Maaherra A. Lavoniuksen kirje
 kenraalikuvernööri F. Bergille 4/16.3.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA). Alleviivauk-
 set kirjoittajan.

myös luettelee ne samoin kuin ne toi-
 menpiteet, jotka olisivat välttämättö-
 miä jos venereitti kuitenkin rakennet-
 taisiin. Vesistöt olivat seuraavat: Klyn-

pirtinvaaranjoki, Keltajoki [Kultajoki?],
 Jumalanjoki ja Kivijoki. Keynäsjärven
 pohjukkaan Aijonlahteen oli lisäksi ra-
 kennettava pieni asemarakennus.⁹⁴

Perusteellisten selvitysten lisäksi Planting lähetti maaherralle 26.5.1857 päivätyn kirjeen, jossa hän otti hienokseltaan kantaa eri vaihtoehtoihin. Eri väylät hyödyttivät eri alueita. Pistojoen reitistä hänellä oli kuitenkin selvä käsitys. Nimismies piti sitä liian vaikeana⁹⁵

Maantien rakentaminen Suomen puolella edistyi kuitenkin verkkaisesti. Utajärven ja Hyrynsalmen välinen tie oli pääpiirteissään valmis annettavaksi paikallisten asukkaiden ylläpidettäväksi vuonna 1850. Tosin siitä puuttui vielä useita siltoja ja täytemaatakin oli ajamatta. Kesäkelillä sen käyttökelpoisuus oli suhteellisen vähäinen ainakin ajoneuvojen kuljettavaksi. Suomussalmelle pääsi maantietä myöten viimein vuonna 1865. Tosin senkään kunto ei ollut vielä kehuttava. Tämä rakennettu tie kulki vesiväylän luoteispuolelta Kyron torpalta Rantalan torpalle Kiantajärven etelärannalle. Reitti näkyy kirkkaan punaisena katkoviivana Kansallisarkiston kokoelmissa olevassa kartassa. Vesireitin itäpuolelle saatiin tie vasta 1900-luvun alkupuolella.⁹⁶

Ajatus liikenneyhteyden rakentamisesta Vienan Kemistä Kajaanin kihlakuntaan elintarvikehuollon turvaamiseksi menettivät merkityksensä samaan aikaan kun nähtiin paljon vai-
vaa erilaisten selvitysten tekemiseksi. Saimaan kanava valmistui ja maanteiden rakentaminen paransi yhteyksiä Ouluun. Elintarvikkeiden kuljettaminen Kajaanin kihlakuntaan ei ollut enää sellainen ongelma, johon olisi tarvittu liikenneyhteyksien kehittämistä Valkeanmeren rannikolle. Rau-

tatiekin teki tuloaan.

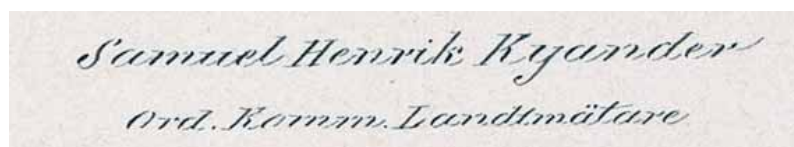
Hyrynsalmen ja Suomussalmen välisen maantien valmistumisvuonna 1865 kertoi Suomussalmen nimismies Fred. Odenwall Vuokin reitistä seuraavaa: Alanteen talosta haarautui niin talvi- kuin kesätiekin Vuokin kylän kautta Arkangelin kuvernementin Vuokkiniemen pitäjän Kivijärven kylään, jonne oli matkaa 60 virstaa. Kievaritaloina mainittiin Mäkelä, Kinnula, Kyllölä eli Pussila ja Kemppaala eli Wiianki. Maantie ei tuo kesätie luonnollisestikaan ollut.⁹⁷

X Isojakokarttojen kertomaa

Maanmittari S. H. Kyanderin vuonna 1868 päiväämän Vuokin kuudennen jakokunnan kartan mukaan tuli Vuokkijärven etelärannalle Järvelään (Pussila) kulkuväylä lounaasta. Kysymyksessä on varmasti Jumaliskylästä tuleva polku, mutta sen laatua ei voi kartasta päätellä. Pohjoisrannalla oli taloryhmä, jota Elias Lönnrot nimitti Isokyläksi. Siitä polku jatkui koilliseen Pelkosenvaaran, Sopulan ja Vängän kautta edelleen sivuten Koljattijärven itäpäästä ja Kevätinjärven kaakkoiskulmaa. Siitä polku jatkui edelleen aina Aittojär-

ven Kapeaselkään Vuokin neljännen jakokunnan alueelle. Lahden pohjoispuolelta polku jatkui Hyryn taloihin ja Käkilammen itäpuolelta Viianginjärven Kotilahteen. Sieltä se jatkui Pitkälammen länsipuolitse rajalle ja Venäjän puolelle.⁹⁸

Vesitie rajalta kohti Vuokkijärveä näyttää vastaavan suunnilleen C. W. Plantingin kuvausta vuodelta 1857. Palojärven Katiskan kaivantoa ei ilmeisesti ollut vielä Kyanderin aikana. Talvitie näyttää noudattavan pääpiirteissään niin ikään Plantingin selvityksensä liitteeksi laatimaa karttaa vuodelta 1857.⁹⁹



Kyanderin nimi ja titteli.

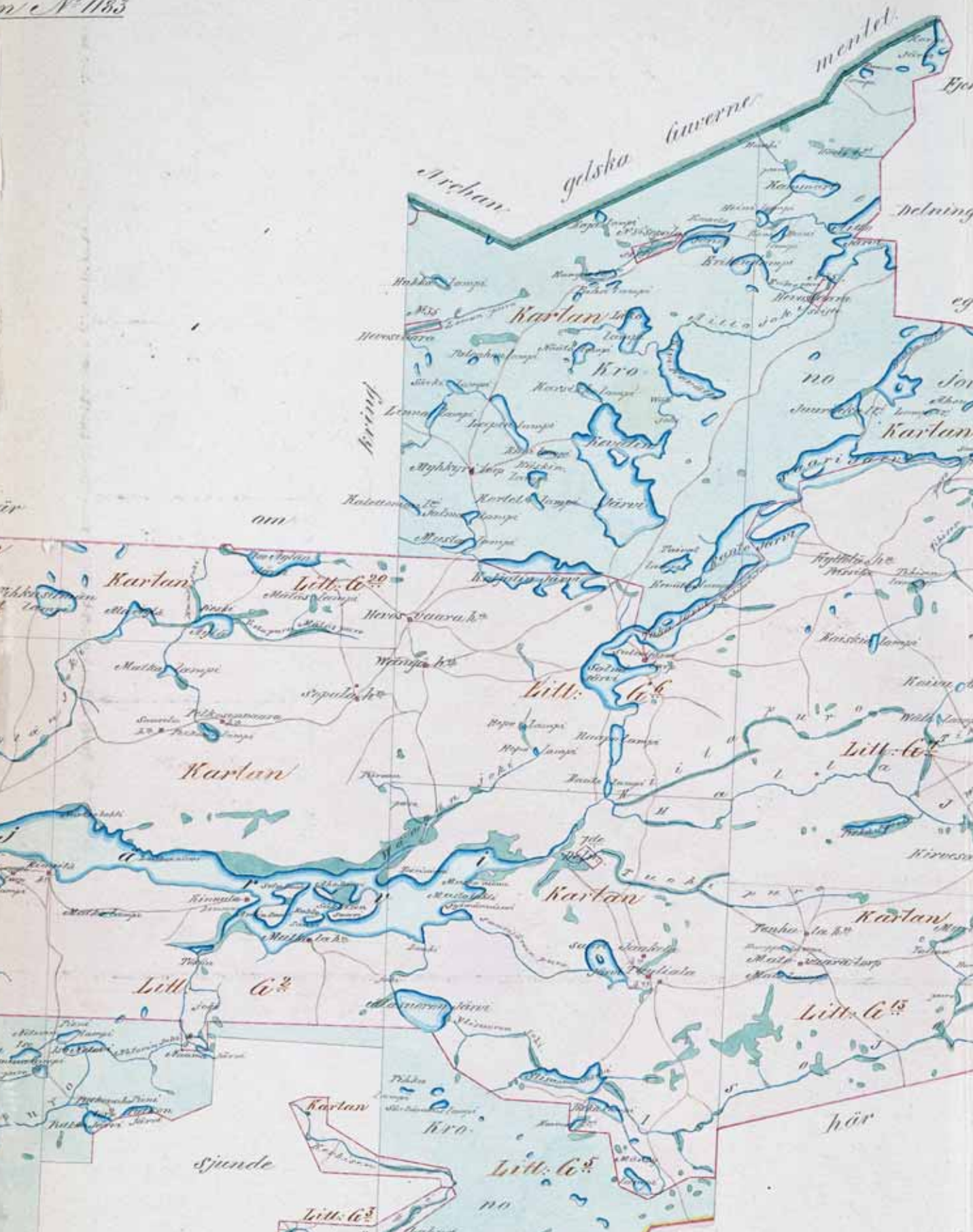
XI Kirjailija Ilmari Kianto Vuokkia vaeltamassa

Kirjailija Ilmari Kianto liikkui laajasti ja pitkään omassa pitäjässään, koko kihlakunnassa ja myös rajan takana. Niinpä hänellä oli monenlaista kokemusta ja tietoa. Kirjailijan kynä vain väritti asioita niiden luontoa lennokkaammin. Vuokin asujia hän piti alkuperältään arvoituksellisina ja Suomussalmen ylpeimpänä ja vanhoillisimpana "kansana", jonka alkuperästä ei ollut tietoa. He erosivat muista ulkonäkönsä, ryhtinsä, reippaan liikkumisensa ja puheenpartensa suhteen. Vuokin sijainnin hän arvioi ytimekkäästi. Se oli yksi "Arkangelin sivuporteista, vesireitti Vienan sydänmaihin". Kianto totesi myös eläjien vaikeudet ja liikenneolojen kehnouden. Hän tuli osaltaan todistaneeksi, että edellisen vuosisadan suuret suunnitelmat olivat jääneet toteuttamatta. "Toisella puolen Vienan laihat laulajat, toisella – Vuokin kurjat kujertajat. Ei hevostietä millekään suunnalle: järviä, jokia, rämeitä ja lampia vain, loppumattomasti. . ." Kirjailijan kertomus lähdöstään varsin vaeltamaan tutustuakseen seutuun ei näytä saaneen ymmärrystä Malahvian talon isännältä. "Aivan kuin olisi hän ajatellut: 'herrat ovat aina yhtä hulluja'." ¹⁰⁰

Vuokin Tornionjärven rantamilla liikkueensa hän teki saman havainnon kuin A. A. Borenius muutamia vuosikymmeniä aikaisemmin.

"Ranta oli täynnä maale vedettyjä venheitä. Tämä olikin maan mainittu Tornion ranta. Täällä tapahtui joka syksy suurenmoiset vene-markkinat, silloin näet kun Vienan Karjalan väki satamiehisin laumoin keräytyi tälle rannalle ostaakseen itselleen omat veneet, joilla pääsi tältä sopukalta solumaan Ouluun ja vaikka Amerikkaan asti."

Kianto kumppaneineen lähti paluumatkalle Malahvian talon tervaveneen kyydissä ja sai siten mahdollisuuden tutustua tähän reittiin. Matkalaisten lisäksi veneessä oli perämies ja kaksi soutajaa sekä kymmenen tynnyrin lasti. Keskikesän aika ei varmastikaan sallinut suurempaa kuormaa. Kosket olivat vähävetisiä. Veneen pohja kolisi kiviin jo Tornionkoskessa. Palojärven pohjoisrannalla oikaistiin kyläläisten tekemää kaivantoa pitkin melkoinen matka. Ei tarvinnut soutaa järven laajalle selälle ja joutua tuulen armoille heti alkumatkasta. Sitten "Palokoski, Paasokoski, Saapaskoski – kuka ne kaikki muistaa". Kiannon mukaan





Tervaveneitä Vuokissa. Pitkä ja loivasti nouseva keula ja perän muoto olivat tunnusomaisia Hyrynsalmen reitin veneille. – Kuva Samuli Paulaharju 1915–1916 (KaiM).

valtio ei ollut "ikinä" myöntänyt varoja näiden latvavesien perkaamiseen. Näin ei asia kuitenkaan ollut. Erik Bisi kirjoitti keväällä 1853 Oulun Wiikko-Sanomia -lehdessä, että menneen kahden vuosikymmenen aikana kruunu oli työtä teettänyt ja nyt olivat Vuokinkin kosket perattu. Tekemätöntä työtä kuitenkin oli vielä senkin jälkeen. Kajaanin kihlakuntaa koskevassa mietinnössä kerrotaan, että "Kiantojärven yläpuolella olevat Hossan ja Vuokin reitit" perattiin vuosina 1887–1907. Rahaa kului runsaat 58 000 markkaa. Ehdotuksissaan Komitea piti tarkoituksenmukaisena kehittää edelleen vesireittejä koko kihlakunnan alueella.

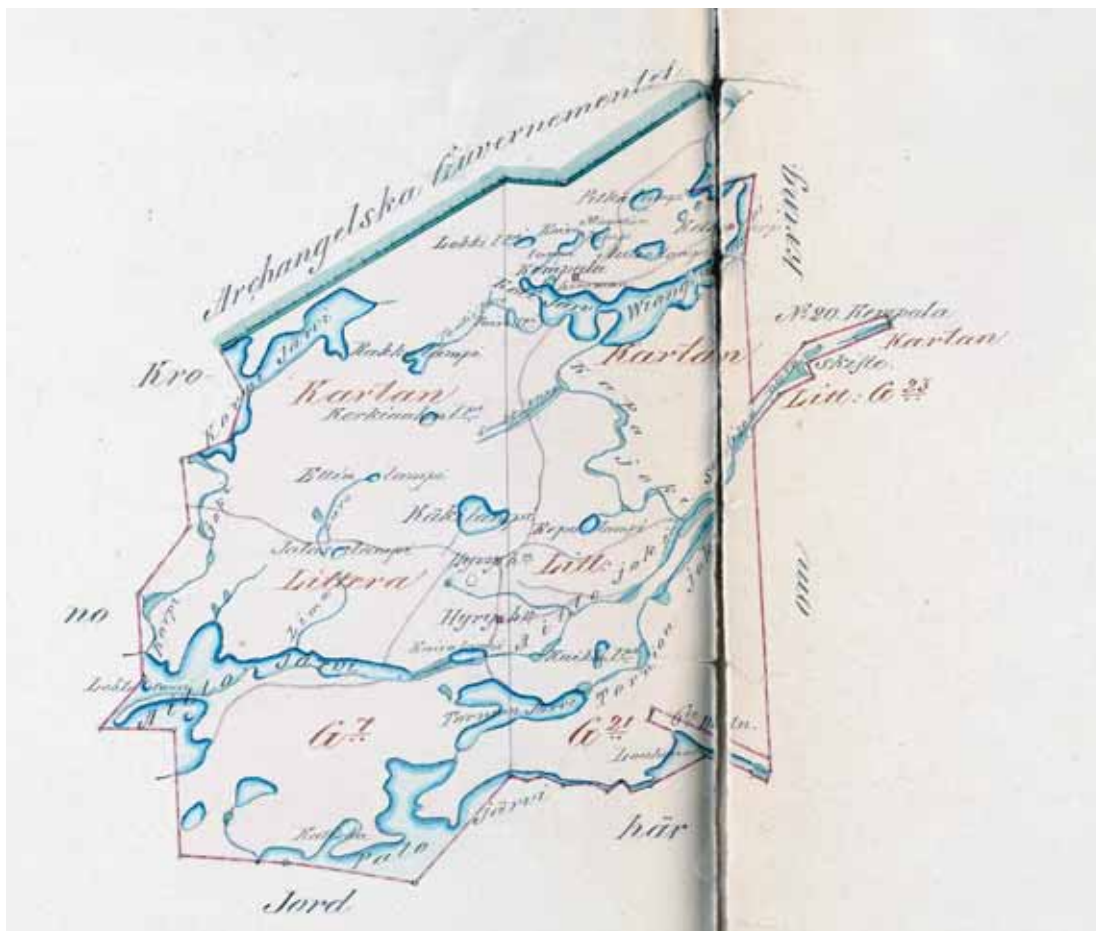
Fräntin tutkimusten mukaan Vuokin koskia perattiin vuodesta 1850 alkaen monena vuonna. Usein työt ajoittuivat katovuosien mukaan. Valtiovalta auttoi hätää kärsiviä maksamalla heille pientä avustusta raskaasta ja vaarallisesta työstä. Valtiolta saatiin myös ne tarvikkeet, jotka oli ostettava. Kruunu järjesti myös työn johdon.¹⁰¹

Kirjailijan matka pysähtyi toviksi Saapasniemen torpan rannassa ja sitten Salmijärven rannassa, jonne pysähdyttiin syömään paikallisten asujien luokse. Siitä Kianto jatkoikin matkaa jalan Vänkään uhkealle vaaralle, josta avautui näköalaa kauas. Vuokkijärven rannalla Isokylässä matkamiehet pää-

sivät taas saman tervaveneen kyytiin. Venematka päättyi kievaritaloon Alanteen rannassa. Kianto ei mainitse mitään Vuokkijärven lossista. Ei sitä ole myöskään Kajaanin kihlakunnan kehittämiseksi asetetun komitean mietinnössä vuodelta 1910.¹⁰²

Kiannon kotiseutuvaellukset ja matkat rajan taakse olivat muutamien Karjala-harrastajien yksittäisiä kävelyjä Vuokin reitillä. Kajaanin kihlakunnan kruununvoudin arkiston asiakirjat 1800-luvun lopulta näyttävät viittaavan siihen, että yleinen mielenkiinto Suomussalmen Vuokin kautta rajan taakse Vuokkiniemen pitäjään kulke-

vaa reittiä kohtaan hiipui vähitellen. Vienan Karjalaisten liiton aloite maantien rakentamiseksi Vuokkiniemestä Raatteen kautta Suomussalmelle siirsi mielenkiinnon lopullisesti pois Vuokista 1900-luvun alussa. Tosin tiehanke pysähtyi alkuunsa Venäjän viranomaisen vastustukseen. Kuitenkin kohtuullinen tie saatiin vähitellen rakennettua Raatteen ja Latvajärven kautta Vuokkiniemeen. Se oli yksinäinen kaupan väylä Kainuun ja Neuvosto-Venäjän välillä 1920-luvulla. Muuten raja sulkeutui ennen kokemattomalla tavalla noin vuonna 1922.

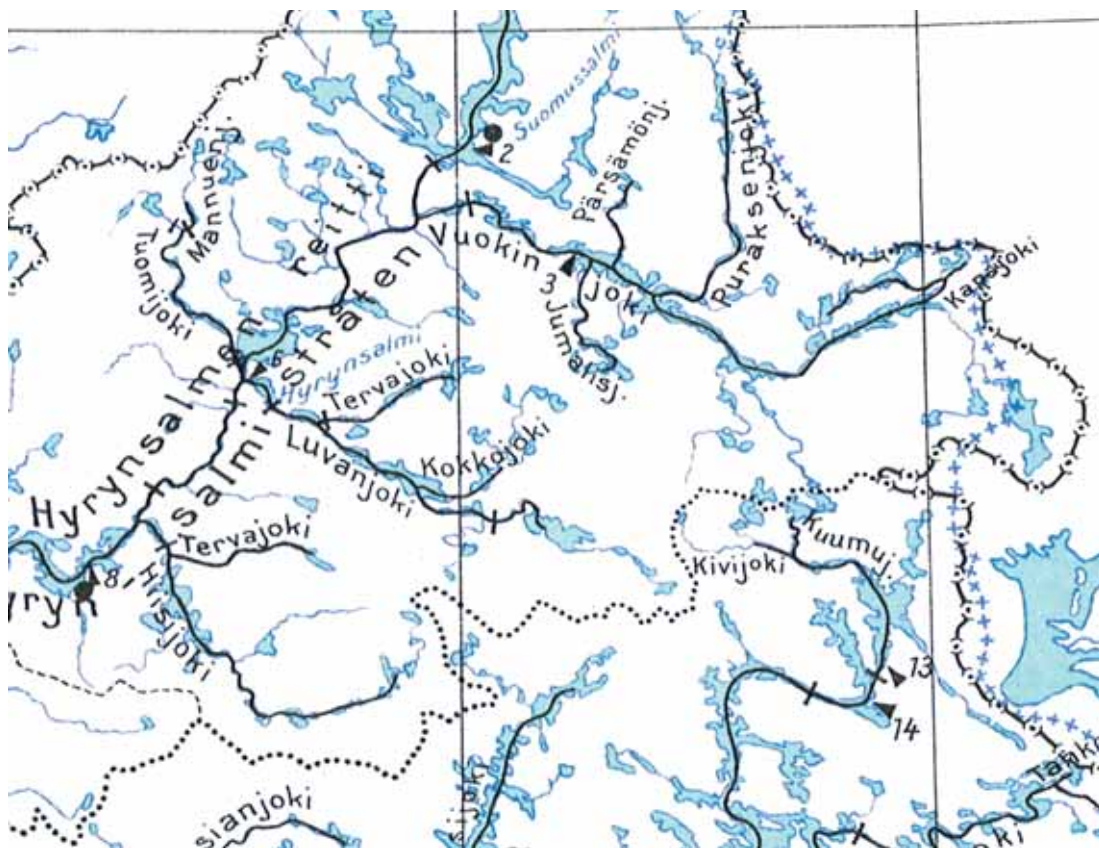


Osa Vuokin kylän neljännen jakokunnan isojakokarttaa vuodelta 1870. STO KD 45/193 1870 (KA).

XII Vuokinjoki vuonna 1930

Suomen Hydrografinen toimisto julkaisi vuonna 1930 Oulujokea ja sen vesistöä esittävän koskien luettelon. Numerotietojen lisäksi on luettelossa korkeatasoisia karttoja varsin pienistäkin vesireiteistä. Vuokin reitistä on tarkka karttakuvauks 86,95 kilometrin matkalta alkaen Kevättijärvestä ja päättyen kohtaan, jossa tämä

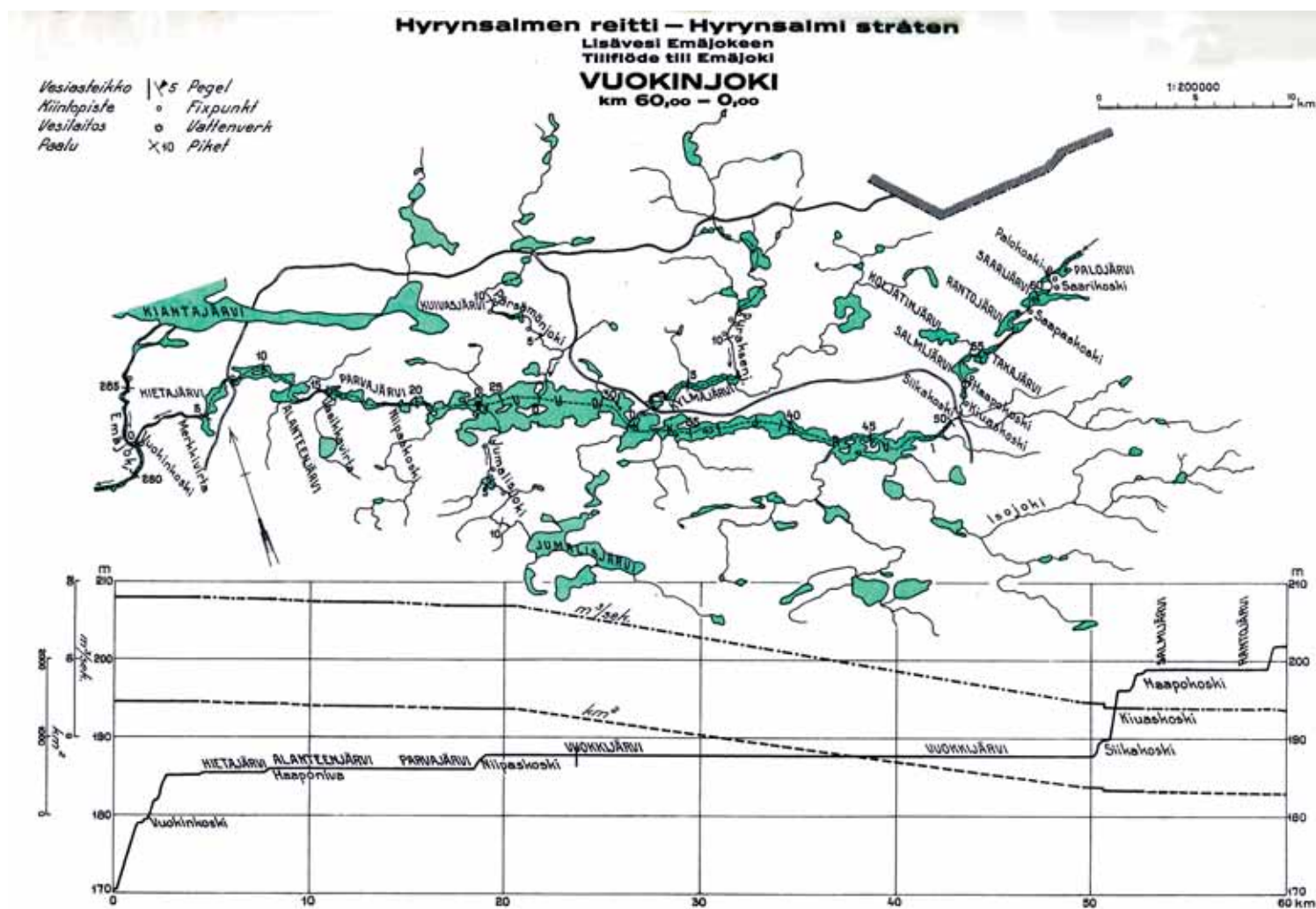
Vuokinjoeksi nimitetty väylä yhtyy Emäjokeen. Kartassa on myös Viian-kijärvi ja siitä laskeva Aittojokeen laskeva Kapajoki. Kevättijärvestä Tornionkoskeen saakka reitti on luettelon mukaan nimeltään Aittojoki. Siitä alkaen se on Yli-Vuokinjoki Vuokkijärveen saakka. Siitä alkaen Kiannanjokeen eli Emäjokeen saakka se on Vuokinjoki.¹⁰³



Oulujoen vesistö yleiskartta. Suomen koskien luettelo 1930:l.

Toisen maailmansodan jälkeen rakennettiin Hyrynsalmen reitin koskiin useita voimalaitoksia. Säännöstely ulottui myös Vuokkijärveen, jossa veden pinnan vaihtelu on suurimmillaan

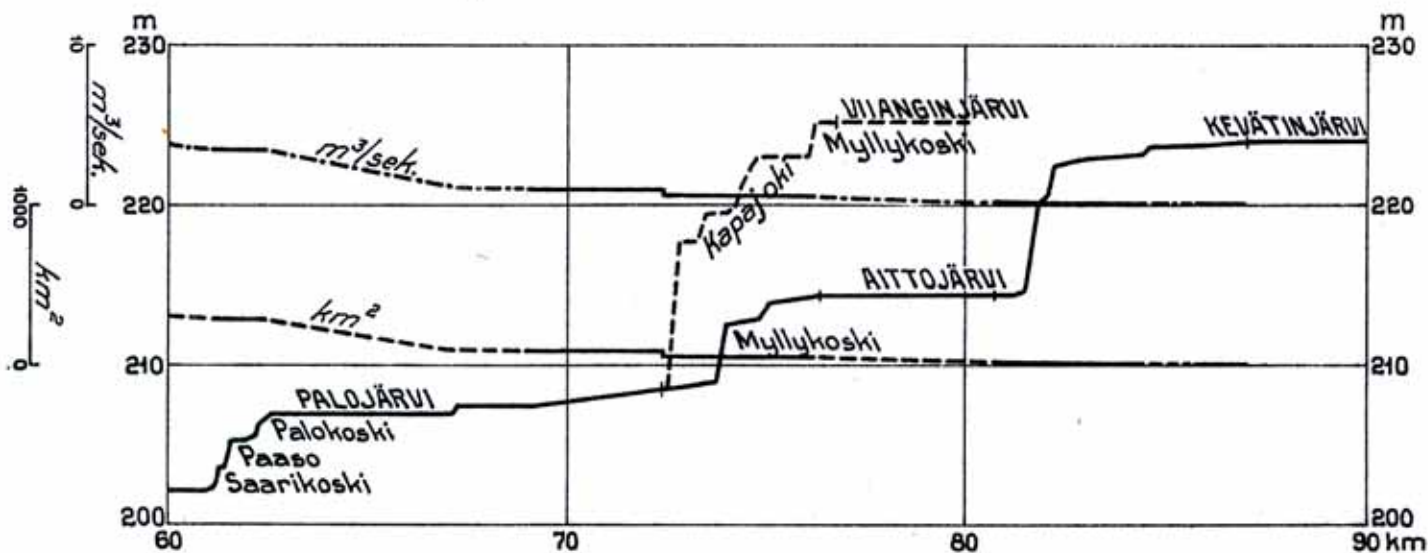
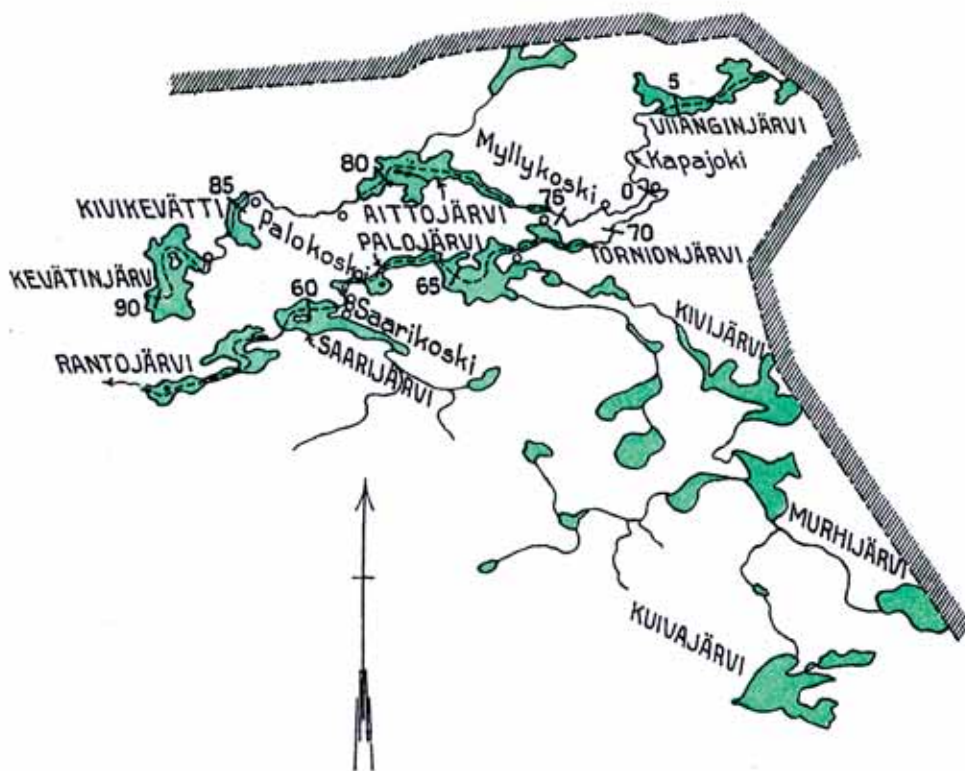
noin kuusi metriä. Rantamaisemat muuttuivat suuresti. Erityisesti keväällä maisema on surullista katseltavaa.¹⁰⁴



Vuokinjoen kartta Emäjokeen saakka vuodelta 1930. Suomen koskien luettelo 1930:IX.

VUOKINJOKI

km 86,95 – 60,00
 ynnä sen lisävesi Kapajoki
 jätne dess tillflöde Kapajoki
 km 4,33 – 0,00



Vuokinjoen alkupään kartta vuodelta 1930. Suomen koskien luettelo 1930:VIII.

XIII Toisen maailmansodan sotatie

Talvisodan aikana Vuokin reitin latva-alue ei ollut suurten taistelujen näyttämö, mutta muun muassa lukuisat suomalaiset ja venäläiset partiot liikkuvat noilla alueilla, joiden rakennuskanta poltettiin lähes tyystin. Jatkosodan hyökkäysvaiheen aikana käytettiin Vuokin teitä jopa tykistön kuljetukseen suomalaisten hyökätessä etelästä käsin Raatteen tielle Latvajärven ja Vuokkiniemen välille. Venäläiset partiot liikkuvat noissa rajan pinnassa olevissa kylissä, joissa asui edelleen siviiliväestöä muutama sotilas turvanaan. Erityisen tunnettuja ovat iskut Malahviaan ja Viiankiin. Partiot tappoivat sotilaiden lisäksi naisia, lapsia ja vanhuksia. Kolmannen kerran vyöryivät sodan mainingit noilla kankeilla Lapin sodan aikana. Vuokkijärven vihdoin viimein saatu lossikin paloi saksalaisten lähtiessä. Elämä palasi noihin kaukaisiin kyliin vain hitaasti.

Nyt ne ovat vähitellen kuihtumassa pois. Koulu on sulkenut ovensa

jo vuosia sitten ja rajavartioasemakin on jäänyt muuhun käyttöön. Noiden kylien kohtaloita toisen maailmansodan myllerryksessä on käsitelty lukuisissa tutkimuksissa ja muisteluksissa. Kyläläiset tietävät runsaasti kohteita, jotka liittyvät noihin tapahtumiin. Pentti Kinnunen on koonnut muun muassa isältään huomattavan määrän tietoa, joka on merkitty kartoille. Joukossa on muun muassa suomalaisten varastopaikkoja, venäläisten sotilaiden hautoja, venäläisten partioiden tukikohtia ja niin edelleen. Aineisto on Lönnrot-instituutin kokoelmissa.

Kunnollinen maantie saatiin Hyryyn, Malahviaan ja Viiankiin vasta toisen maailmansodan jälkeen.

Viiangin alueen historiasta, liikenneolojen kehittymisestä ja sotatapahtumista kertoo Kainuun Rajavartioston arkistossa oleva päiväämätön käsikirjoitus vartion historiasta vuosilta 1920–1985.

XIV Suomussalmen Vuokin reittiä jäljittämässä



Syksyllä 2004 tehtiin neljä maastotutkimusta vanhan kulkureitin paikantamiseksi. Työtä jatkettiin vuonna 2005. Mukana olivat muun muassa Kainuun Museo, Kainuun ympäristökeskus, Kainuun Maakunta -kuntayhtymä, Kainuun Metsäkeskus, Metsähallitus ja Oulun yliopiston Lönnrot-instituutti. Arvokasta paikallista asiantuntemusta edustivat Pentti Kinnunen ja Pauli Heikkinen Yli-Vuokista. GPS-laitetta kantoi Kari Rautiainen. Sen avulla maalla kulkeva väylä saatiin paikannettua erittäin tarkasti. Tulos vastaa yllättävän hyvin vanhojen karttojen välittämää tietoa. Maastokäynneistä syntynyt dokumentointiaineisto on mukana olleiden hallussa. Kulkuväylä Vuokkijärven itäpäästä valtakunnan rajalle on otettu muinaisjäänköhteena valmisteilla olevaan Kainuun maakuntakaavaan.

Liikenteeseen liittyvät ongelmat ovat Kainuun arkipäivää tänäkin päivänä. Historia kätkee paljon arvokasta ja yllättävääkin tietoa. Maakunta tarvitsee liikennehistoriansa.

Kari Rautiaisen kantaman paikannuslaitteen avulla reitin maalla sijaitseva osa pystytettiin määrittelemään tarkkaan. Kuvassa hakkuualueen maanpinnan muokkaus on tuhonnut vanhaa kulkureittiä. – Kuva Heikki Rytkölä (LI).

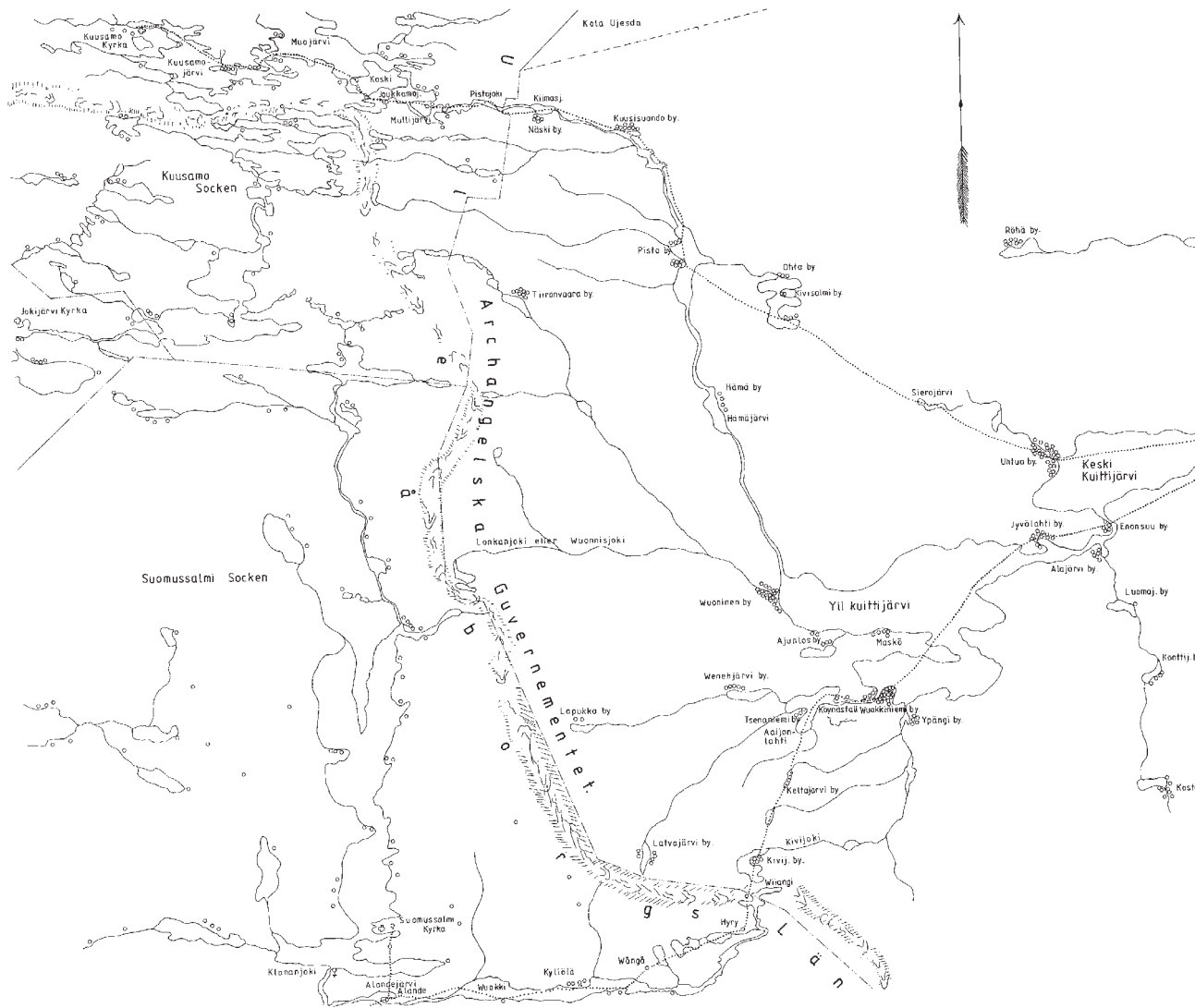
XV Johtopäätöksiä

Pohjanlahden ja Valkeanmeren välinen liikennekysymys on ollut ajankohtainen niin kauan kun ihminen on näillä seuduilla asunut. Tarvetta liikkumiseen on ollut. Tavaroita on kuljetettu kautta aikojen, parempia elinoloja on etsitty entisten köyhtyesä ja kilpailevia ryhmiä on pyritty alistamaan. Vuorovaikutus on ollut monipuolista. Enimmäkseen se on tapahtunut rauhanomaisesti. Valtapiirien raja on erottanut kaksi toisilleen läheistä kulttuuria, jotka ovat jopa voineet jatkaa rauhanomaista kanssakäymistä läpi vuosisatojen valtioiden käydessä tuhoavia sotia. Hävityksiltä eivät nämkään seudut ole aina säästyneet. Vainolaisen tie on kulkenut itään ja länteen.

Tämän tutkimuksen tavoitteena on ollut luoda historiallinen tausta Pohjanlahdelta alkavalle ja edelleen Suomussalmen Vuokkijärveltä kohti valtakunnanrajaa kulkevalle väylälle, joka on jatkunut maanselän itäpuolella Venäjän Pohjois-Karjalan sydäneluiden kautta Valkealle merelle. Reitti on "aina" tiedetty merkittäväksi, mutta kokonaiskuvaa siitä ei ole koskaan luotu. Tämä tutkimus antaa vastauksen vain pieneen osaan tuon väylän

herättämistä kysymyksistä. Tarkastelun kohteena on reitin osa Suomussalmen Vuokin kylässä. Senkään osalta asiaa ei ole käsitelty tyhjentävästi. Joka tapauksessa Vuokin reitti on saatu muinaismuistokohteena Kainuun maakuntakaavaan. Koko kysymyksen laajuuden paljastuminen on virittänyt ajatuksia perusteellisesta tutkimuksesta, jonka tuloksia voitaisiin hyödyntää monella tavalla. Äskettäin esillä ollut ajatus "tervatien" perustamisesta Oulun ja Belomorskin välille edustaa ajallisesti lyhyttä jaksoa kahden meren välisessä vuorovaikutuksessa. Aikajänne on paljon pidempi ja kuva monipuolisempi.

Tarkastelun kohteena olevien alueiden tuntemus on perustunut pitkään maanselän molemmiin puolin eläneen väestön paikallistuntemukseen. Siihen joutuivat turvautumaan esimerkiksi rajan kävijät Täyssinän rauhan jälkeen 1500-luvun lopussa. Pietari Brahen hallinnon tehokkuus 1600-luvun puolivälissä näkyy muun muassa Kajaanin kihlakunnasta laaditun korkeatasoisen kartan laatimisena. Parempaan pystyttiin vasta 1800-luvulla. Suurvallan romahdettua 1700-luvun alussa Kajaanin kihlakunnan virkamiehien mielenkiinto rajan takana val-



C. W. Plantingin vuonna 1857 laatima kartta vesireiteistä ja talviteistä Suomen itärajalta Vienen Kemiin (OMA). Pisteviivat kuvaavat talviteitä. – Piirtänyt Anu Heikkinen 1997.

litsevia oloja kohtaan näyttää lopah-
taneen. Koleran liikkussa 1830-luvun
alussa kirjoitti Kajaanin piirilääkäri
Samuel Roos asiaa koskevan kirjeen
rajan takaiseen Kemin kihlakuntaan.
Kirjeellä ei ollut selvästi nimettyä vas-
taanottajaa. Roos ei yksinkertaisesti

tuntenut sikäläistä hallintoa virkamie-
histä puhumattakaan. Kuitenkin kaup-
paa oli käyty koko 1700-luvun eikä
se loppunut Suomen tultua liitetyksi
Venäjään. Kainuussa liikkui jatkuvasti
karjalaisia. Heiltä olisi varmasti saa-
nut tietoja. Mielenkiinto heräsi vasta

XVI Matkalla tavattuja

Tämä julkaisu on syntynyt pieninä palasina tehdystä työstä maastossa, arkistoissa, kirjastoissa ja työpöydän äärellä. Yhteistyökumppaneita on ollut monia. Kuvien valmistamiseen, kopiointiin ja niiden käytön suunnitteluun ovat vaikuttaneet Reijo Haukia ja Aino Piirainen. Parhaimmat kiitokset haluan esittää Lauri Sonnylle, jonka kanssa paikoin työlääksikin osoittanut kartta- ja kuvatyö on sujunut onnistuneesti vanhalla rutiinilla. Kohdekartan valmistamisen kimpussa on Aune Haverinen tulkinnut ”hara-kanvarpaitani”. Kainuun ympäristökeskuksen kiinnostus on ollut tärkeä.

Olin liikkunut Vuokin latvoilla jo kesällä 1983 ja 1984. Silloin siellä oli vielä rajavartioasemakin. Sain rajamiehiltä arvokasta apua ja neuvoja. Alue jäi monella tavalla mieleen. Erityisesti muistissani kangastelevat kuvat vaihtelevasta, monipuolisesta ja paikoin silmiä hivelevästä maisemasta. Kävin sillä suunnalla myös varta vasten vanhaa rajaa tutkimassa. Taas olivat rajamiehet apuna. Mutta sitten oli muita asioita, jotka veivät mennessään. Klaus Klaunpojan kartta kulkuväylineen kummitteli koko ajan jos-sain alitajunnassa. Muut tutkimukset

toivat uutta perspektiiviä. Kuitenkin vasta 1990-luvun lopussa heräsin uudelleen Vuokin reittiin. Se tuli Malahvian alueen metsäkiistan kautta. Silloin tapasin Pentti Kinnusen ja reitti alkoi vähitellen kypsyä alitajunnassa. Kuulin monia asioita ja minulla oli nyt paikat erinomaisesti tunteva opas. Siitä on tie johtanut monelle suunnalle. Vuokin reitti on nyt Kainuun maakuntakaavassa ja mahdollisesti jatkoa seuraa. Aktiivisten kyläläisten panos elämän jatkumisessa tässä maakunnassa on merkittävä. Kiitos Pentille ja Paulille! Turhaan ei Ilmari Kianto kirjoittanut, että Vuokissa on tekemisen meininki! Tiedetään ja osataan, eikä herroja turhaan kumarrella.

Harras toivomukseni on, että tämä julkaisun valottama historiallinen tausta johtaisi laajaan ja monitieteiseen hankkeeseen, jossa tutkimuskohteina olisivat kaikki ikivanhat Pohjanlahden ja Valkeanmeren väliset kulkuväylät. Aikanaan valmistuvat tutkimukset voisivat palvella muun muassa luonto- ja kulttuurimatkailua, historian ja muidenkin tieteiden ammattilaisia ja harrastajia. Kulkureittien varrella tänä päivänä asuville ne voisivat avata aivan uuden näkökulman

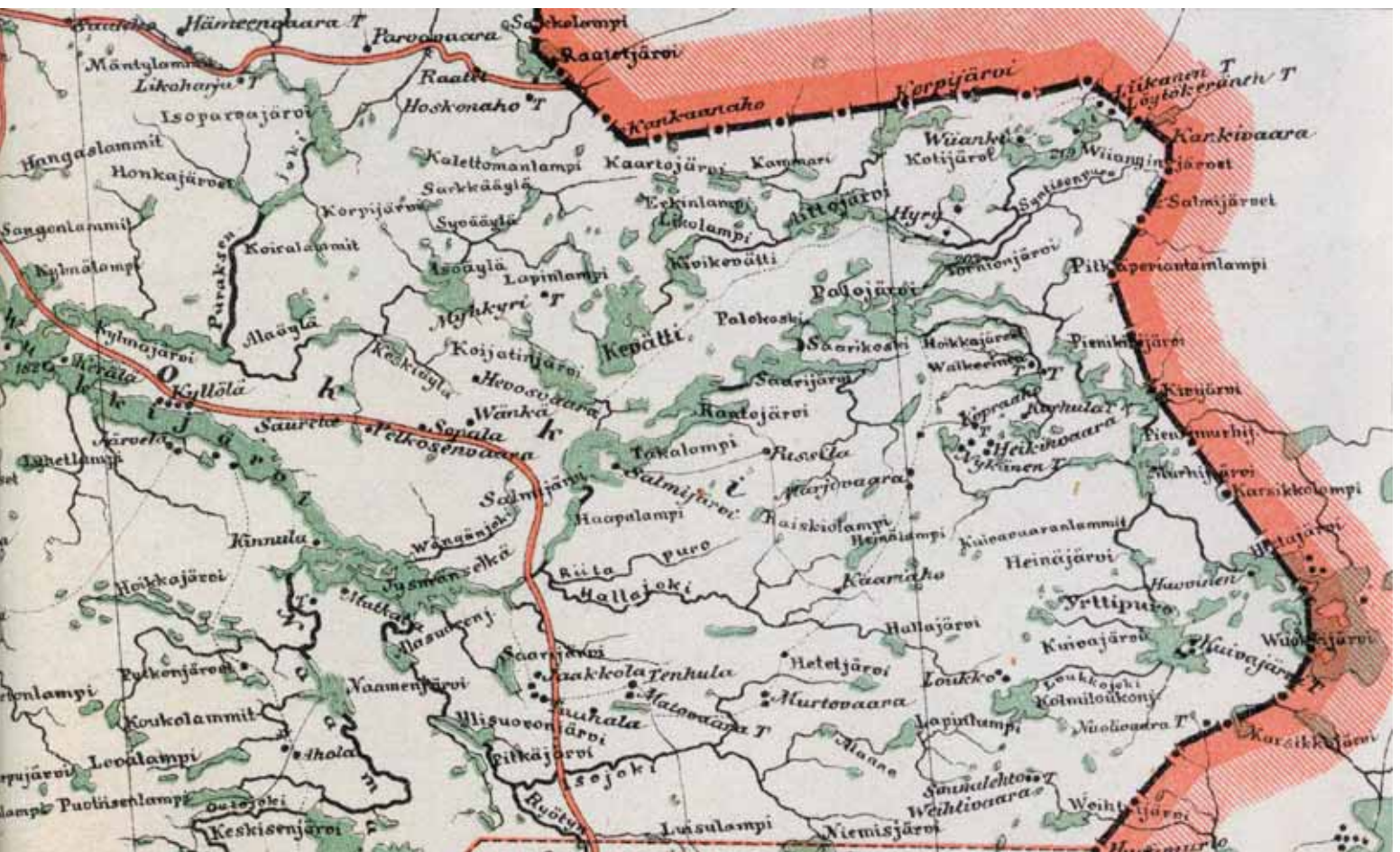


Missä on Vuokin reitti? Aarne Leskinen, Pentti Kinnunen ja Pauli Heikkinen tutkivat karttaa maastoinventoinnin alussa syksyllä 2004. – Kuva Heikki Rytkölä (LI).

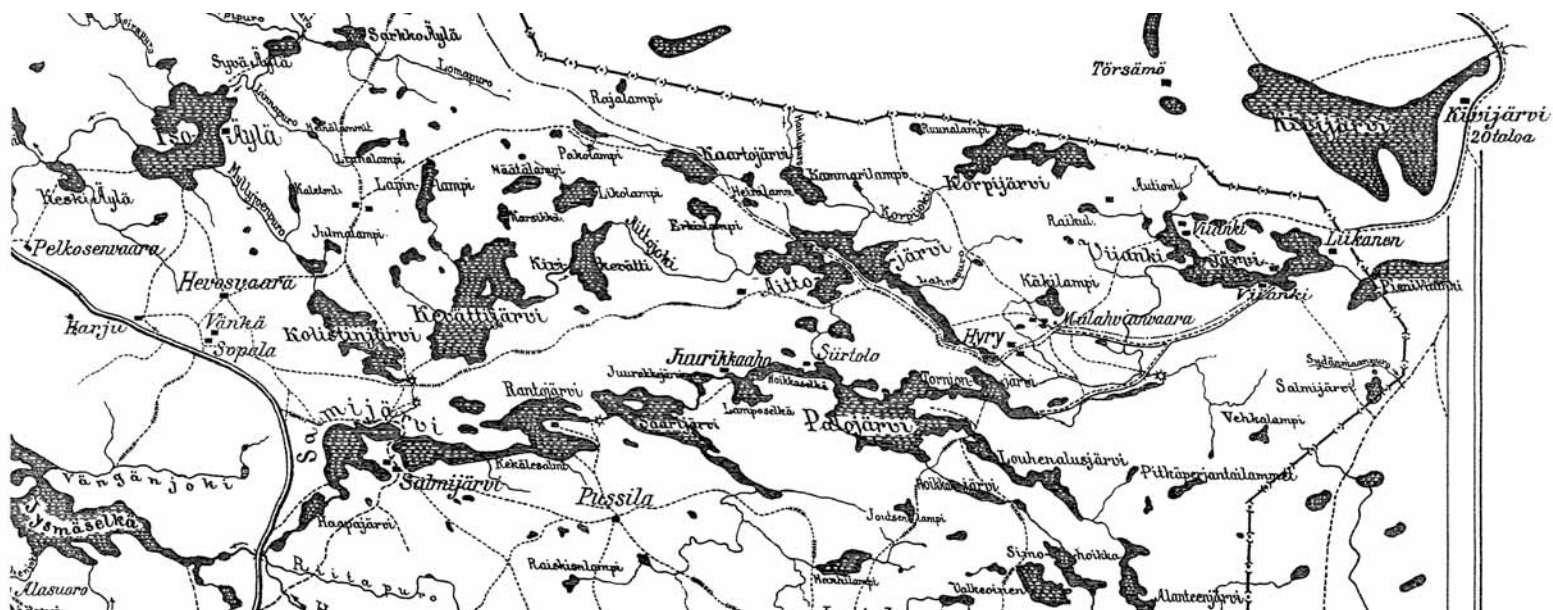
omaan tuttuun mielen maisemaan. "Tästähän on aina kuljettu. Täällä on totuttu kohtaamaan vieras kulkija elämän arkipäivään kuuluvana."

Mitä olisi perusteellinen näyttelely Oulusta Vuokinlatvan kautta Vienan Kemiin ja Arkangeliin työnimellä "Jokivarren kansaa"?

Liitteet



1. Vuokin alue vuoden 1920 kartan mukaan. Suomen karttakirjat 1920: Kartta 39B. © Genimap Oy. Lupa L6609/06.



2. Vuokin alue vuonna 1930. Maanmittaushallitus.



3. Tornionkosken ylittävä silta syksyllä 2005. – Kuva Heikki Rytkölä (LI).



*4. Näin taittui matka talvella. Tukkikuormia Suomussalmella 1900-luvun alussa.
Kuva J. V. Roinila (KaiM).*



Käytetyt lyhenteet

| | |
|--------------------------------|------|
| Helsingin yliopiston kirjasto | HYK |
| Kainuun Museo | KaiM |
| Kainuun Rajavartiosto | KRA |
| Kansallisarkisto | KA |
| Kenraalikuvernöörin kanslia | KKK |
| Kirjediaari | KD |
| Lönnrot-instituutti | LI |
| Oulun lääninkanslia | OLKA |
| Oulun maakunta-arkisto | OMA |
| Pohjois-Pohjanmaan museo | PPM |
| Senaatin Talousosasto | STO |
| Suomussalmen Tekninen toimisto | SsT |

Viitteet

- 1 Pohjanmaan ... Oulun Wiikko-Sanomia 48/1863.
- 2 Borenius 1872; katso myös Lönnrot 1902 I: 171–172, Kianto 1910: 209, Vuoristo 1980 ja Keränen 1984: 41–42.
- 3 Tornio – keihäs, ase. Katso Etymologinen sanakirja V: 1355; Tornionsärkkä muodostaa ikään kuin terävän keihään Porrasjoen välissä Särkänpolveen saakka.
- 4 Ahonen 1961: 75–76.
- 5 Suomussalmen Yli-Vuokin Vängänvaaralla asuvan Pentti Kinnusen kokoama muistitieto lähinnä isältään Kalle Iisakki Juhonpoika Kinnuselta, joka on syntynyt vuonna 1925.
- 6 Vuokin vesistöalueesta katso Kunnas 1937: 8.
- 7 S. H. Kyanderin 21.12.1868 allekirjoittama asiakirja Vuokin kylän kuudennen jakokunnan isojakoa varten. STO KD 36/192 1870 (KA); S. H. Kyanderin 21.12.1868 allekirjoittama asiakirja Vuokin kylän neljännen jakokunnan isojakoa varten. STO KD 45/193 1870 (KA).
- 8 Suomussalmen Vuokin kylän neljännen jakokunnan isojakoa varten laaditut asiakirjat. STO KD 45/193 1870 (KA).
- 9 Fränti 1935: 25; Paulaharju 1958: 23; Suomussalmen esihistoriasta katso Huurre 1992.
- 10 Gallén 1968: 227–231.
- 11 Gallén 1968: 231.
- 12 Bisi 1853; Mustonen 1885: 31; Tiikkaja lienee ollut seudun ensimmäisiä asukkaita. Kapavene tarkoittanee sitä, että isännän vene olisi kaatunut koskessa ja lastina olleet kapahauet joutuneet virran vietäväksi.
- 13 Gallén 1968: 231.
- 14 Jokipii 1956: 243, 245; Virrankoski 1973: 161, 409; Keränen 1977: 84–85; Rytkölä 1995: 48–51.
- 15 Kajaanin pitäjän maantieteellinen kartta. Kainuun Liiton teettämä näköispainos. Alkuperäinen on Ruotsin Valtionarkistossa Tukholmassa; Kajaanin pitäjän kartta. MH 107/2 D 3/1 (KA); Jokipii 1956: 243, 245; Virrankoski 1973: 161, 409; Keränen 1977: 84–85; Räisänen 1994: 78–82; Rytkölä 1995: 48–51; Suomeksi nimitetyn alueen kehittämisestä kartoissa katso Suomen kartta 1923, Suomi. Kartasto 1897/1915, Vanhoja Suomen karttoja 1973 ja Vanhojen karttojen Suomi 1984.
- 16 Kajaanin pitäjän maantieteellinen kartta. Kainuun liiton teettämä näköispainos. Alkuperäinen on Ruotsin Valtionarkistossa Tukholmassa; Kajaanin pitäjän kartta. MH 107/2 D 3/1 (KA).
- 17 Kajaanin pitäjän kartta. MH 107/2 D 3/1 (KA).
- 18 Peruskartta 4423 12 Malahvia.
- 19 Joensuun maakunta-arkiston ylitarkastaja Jorma Puumalaisen tiedonanto puhelimitse 28.10.2005 kirjoittajalle koskien Kajaanin vapaaherrakunnan kartan

- eräitä paikannimiä; Vartiainen 1931: 97; Jokipii 1956: 243–244; Rytkölä 2005: 35, 39; Näyttelyesite 33/2003: 123, 226–229.
- 20 Cajanus 1777.
 - 21 Cajanus 1777.
 - 22 Kajaanin pitäjän kartta. MH 107/2 D 3/1 (KA); Luukko 1954: 25; Virrankoski 1973: 161.
 - 23 Fränti 1935: 48; Virrankoski 1973: 403–411; Kokkonen 2002: 56, 74.
 - 24 S. H. Kyanderin laatima Vuokin kylän kuudennen jakokunnan kartta. STO KD 36/192 1870 (KA); Rytkölä 2005: 135 viite 423.
 - 25 Карта Олонечкого уезд; Rytkölä 1995, liite 6.
 - 26 Charta öfver Paldamo Sokn --- (PPM); Paulaharju 1961 b; Täsmälleen sama artikkeli sisältyy myös kirjaan, joka sisältää Kotiseutu-lehden numerot vuodelta 1961. Kirjan ovat toimittaneet Kustaa Vilkuna ja Maija-Liisa Heikinmäki.
 - 27 Charta öfver Paldamo Sokn --- (PPM); Lönnrot 1902 I, s. 387; Turpeinen 1992: 171, 173.
 - 28 Halila 1954: 315–320, 367–369, 412, 466; Virrankoski 1973: 406.
 - 29 Suomen karttakirja 1799: alkulause ja sivut 136–136.
 - 30 Suomen karttakirja 1799: 136–137.
 - 31 Vesistöjen perkaus perustui 1764 annettuun asetukseen, ”jonka mukaan maan kaikki asukkaat ovat velvollisia vuosittain vähimmän veden aikana ja asianomaisen katsannon alaisina, perkaamaan ja luonnollisessa kunnossa puhtaanapitämään kaikki suuremmat ja pienemmät kosket, siten kun asianomainen kuvernööri kulloinkin määrää”. Kunnas 1937: 21–22; katso myös Mustonen 1885: 129.
 - 32 [Porthan] Åbo Tidningar n:o 17 ja 21/1797; Borenius 1872; Veneiden vuokrauksesta katso myös Entinen Oulujoki 1954: 114; Ahonen 1961: 107.
 - 33 Snellman 1798.
 - 34 Deutsch 1819: IV, 263; Fränti 1935: 131; Luukko 1954: 24; Ahonen 1961: 103; Rytkölä 1998: 52, 307–308, 545.
 - 35 Calenius 1929: 45; Kokkonen 2002: 69.
 - 36 Deutsch 1819: 326–327, 329, 331, 336; Lönnrot 1902 I: 192; Luukko 1954: 26.
 - 37 Deutsch 1819: 327.
 - 38 Deutsch 1819: 341–345.
 - 39 Deutsch 1819: 346–347.
 - 40 Deutsch 1819: 369–370; Mustonen 1885: 23–32; Kainuun runkokaava 1973: 123, 158 sekä aiheeseen liittyvät kartat; Rytkölä 1998: 31; Rytkölä 2005: 23–24.
 - 41 Deutsch 1819: 393; Karjalainen 1926: 57–59; Kokkonen 2002: 74.
 - 42 Deutsch 1819: 393–394.
 - 43 Deutsch 1819: 397–398.
 - 44 Kokkonen 2002: 55–56.
 - 45 Kesämatkojen korostamisesta katso esimerkiksi Entinen Oulujoki 1954: 113.
 - 46 Deutsch 1819: 398–401; Salovius 1916: 3–9; Tyrkkö 233–235, 446–447.
 - 47 Deutsch 1819: 403–405; Sihvo 1973: 66; Katso myös Mustonen 1885: 132.
 - 48 Deutsch 1819: 405–406; Mustonen 1885: 132; Katso myös Ahonen 1961: 103.
 - 49 Kalle Iisakki Juhonpoika Kinnusen tieto, jonka Pentti Kinnunen välitti kirjoittajalle; Komitealta: 258.
 - 50 G. A. von Zweijgberg & Math. Hackzell, Charta öfver en del af Gränsen emellan Uleåborgs Län och Gouvernementet Archangelsk. RkV7/2D 29/3 (KA).
 - 51 Entinen Oulujoki 1954: 127–129.
 - 52 Eph. (HYK); Sjögren 1828; Bransch 1973: 68; Sjögren 1955: 120.
 - 53 Sjögren 1828: 40–41, 311–313.
 - 54 Sjögren 1828: 40–57, 62–64; Топографическая ката Республика Карелия.

- Военно-топографическое Генерального штаба. Москва 1977.
- 55 Lönnrot 1902 I: 171–172.
 - 56 Lönnrot 1902 I: 171–172.
 - 57 Lönnrot 1902 I: 173–174, 192–193.
 - 58 Lönnrot 1902 I: 238–239.
 - 59 Isokylä sijaitsi nykyisessä Ala-Vuokin keskuksessa Vuokkijärven pohjoisrannalla, johon pääsi myöhemmin lossilla ja nykyään siltaa pitkin Järvelänrannasta.
 - 60 Lönnrot 1902 I: 387.
 - 61 Inha 1921: 400–401.
 - 62 Aeimelaus 1857; Fränti 1935: 123–124; Katso myös Fränti 1937: 47; Vrt. Ahonen 1961: 107–108.
 - 63 Aeimelaus 1857; Ahonen 1961: 107–108; Keränen 1977: 92, 118.
 - 64 Aeimelaus 1857.
 - 65 Keisarillinen vastaus Kajaanin kaupungin anomukseen 99/19/1827. Saapuneiden kirjeiden diaari Aa 40 1827. OLKA (OMA); Aeimelaus 1857; Salovius 1916: 5; Fränti 1935: 153; Fränti 1937: 83.
 - 66 Kato- ja kuolonvuosista katso esim. Rytkölä 1998.
 - 67 Majatalot ja kyydinpito 1839. Kajaanin kihlakunnan kruununvoudin arkisto CIVd:2 (OMA).
 - 68 Maaherra C. H. Ehrenstolpen kuulutus 1.4.1814. OLKA Ea4:119 (OMA); Kruununvouti J. C. Wichmanin kirje Oulun läänin maaherralle 25.1.1832. OLKA Ea4:119 (OMA); Fränti 1935: 87–89.
 - 69 Senaatti Oulun läänin kanslialle 19.1.1836. Senaatista saapuneita kirjeitä 1836–1837 ja 1838–1839 EA2:18–19. OLKA (OMA); Fränti 1935: 88–89.
 - 70 Kruununvouti J. C. Wichmanin kirje Oulun läänin maaherralle 25.1.1832. OLKA Ea4:119 (OMA).
 - 71 H. W. Claudelinin kokoelmassa olevat koskenperkausta käsittelevät asiakirjat 1828–1865 (OMA); Komitealta: 243–246; Fränti 1935: 144; Turpeinen 1985: 165–172; Turpeinen 1992: 161.
 - 72 Maaherra Ehrenstolpen julistus 1.4.1814. OLKA (OMA); Kruununvouti J. C. Wichman maaherralle 2.11.1838. Tiet ja majatalot BVIIa:1. OLKA (OMA).
 - 73 Päiväämätön ja allekirjoittamaton luonnos. Tiet ja majatalot BVIIa:1. OLKA (OMA).
 - 74 Nimismies Herman Planting 21.1.1839. Majatalot ja kyydinpito 1839. Kajaanin kruununvoudin arkisto CIVd:2 (OMA).
 - 75 Suomen Senaatin kirje virkaatekeväälle kenraalikuvernööri Thesleffille 12.12.1837. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 76 Suomen Senaatin kirje virkaatekeväälle kenraalikuvernööri Thesleffille 12.12.1837 ja Oulun läänin maaherra A. Lavoniuksen kirje kenraalikuvernööri F. W. R. von Bergille 4/16.3.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA); Kenraalikuvernööriltä saapuneet kirjeet 1838–1839. OLKA Ea3:14 (OMA); Fränti 1935: 87–89.
 - 77 Kenraalikuvernööri A. Thesleff 31.3.1840 (kopio). Kenraalikuvnööriiltä saapuneet kirjeet 1855–1857. OLKA Ea3:21 (OMA).
 - 78 Vuoden 1837 kulkuväyläsuunnitelmaan liittyvä kartta 2d 11/15. Liittyy aktiin KKK Fa. 246/1837 (KA); Maanteitä koskevia asiakirjoja. Kajaanin kihlakunnan kruununvoudin arkisto CIVc:1 (OMA); Kotimailta 1856; Kotimailta 1857 (a); Stjerschanz 1857; Turpeinen 1985: 175.
 - 79 Muistio Pohjois-Suomen nälänhädästä 28.11.1856 ja siihen liittyvät asiakirjajäljennökset. KKK 213/1857 (KA); Carl Ajmelauksen kirje 15.3.1857 ja A. F. Flanderin kirje 20.3.1857 kenraalikuvernöörille. KKK 213/1857 (KA); Kenraalikuvernööriltä saapuneet kirjeet 1855–1857. OLKA Ea3:21 (OMA); Oulun Wiikko-Sanomia -lehdessä olleet

- tiedot kadosta ja Vienan Kemistä tuodusta viljasta vuosina 1856–1857.
- 80 Kenraalikuvernööri von Bergin kirje maaherra A. Lavoniukselle 16/28.2.1857 ja sen yhteydessä olevat muut asiakirjat. Kenraalikuvernööriltä saapuneet kirjeet 1855–1857. OLKA Ea3:21 (OMA).
 - 81 Reittikartta. Kenraalikuvernööriltä saapuneet kirjeet 1855–1857. OLKA Ea3:21. (OMA).
 - 82 Maaherra A. Lavoniuksen kirje kenraalikuvernööri von Bergille 4/16.3.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 83 Päiväämätön matkaselostus. Kenraalikuvernööriltä saapuneet kirjeet 1855–1857. OLKA Ea3:21 (OMA).
 - 84 Maaherra A. Lavoniuksen kirje kenraalikuvernööri von Bergille 4/16.3.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 85 Maaherra A. Lavoniuksen kirje kenraalikuvernööri von Bergille 13/25.7.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 86 Nimismies J. A. Ståhlbergin 28.4.1857 allekirjoittama raportti maaherra A. Lavoniukselle. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 87 von Nordman 1856; Lönnroth 1918.
 - 88 C. W. Plantingin raportti maaherra A. Lavoniukselle 25.5.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 89 C. W. Plantingin raportti maaherra A. Lavoniukselle 26.5.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 90 C. W. Plantingin raportti maaherra A. Lavoniukselle 25.5.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 91 Wuokin kylän neljättä jakokuntaa koskevat isojakoasiakirjat ja S. H. Kyanderin piirtämä kartta. STO 45/193 1870 (KA); Peruskartta 4441 03 Malahvia. Maanmittauslaitos 2004; Katso myös Wuokin kylän kuudetta jakokuntaa koskeva S. H. Kyanderin piirtämä isojakokartta. STO KD 36/192 1870 (KA).
 - 92 C. W. Plantingin raportti maaherra A. Lavoniukselle 25.5.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 93 C. W. Plantingin raportti maaherra A. Lavoniukselle 25.5.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 94 C. W. Plantingin raportti maaherra A. Lavoniukselle 25.5.1857. KKK Fa. 246/1837 (KA).
 - 95 C. W. Plantingin kirje maaherralle 26.5.1857. Kenraalikuvernööriltä saapuneet kirjeet 1855–1857 Ea3:21 (OMA).
 - 96 Turpeinen 1985: 175–176, 299.
 - 97 Nimismies F. Odenwall Kajaanin kihlakunnan kruununvoudille 1.6.1865. Majatalot ja kyydinpito. Kajaanin kihlakunnan kruununvoudin arkisto CIVd:2 (OMA).
 - 98 S. H. Kyanderin laatimat isojakokartat. STO KD 36/192 1870 ja STO KD 45/193 1870 (KA).
 - 99 S. H. Kyanderin laatimat isojakoasiakirjat. STO KD 36/192 1870 ja STO KD 45/193 1870 (KA).
 - 100 Kianto 1910: 188–190, 209–210.
 - 101 Bisi 1853; Kianto 1910: 210–213; Komitealta: 242–246, 317; Fränti 1935: 146–148, Turpeinen 1992: 161.
 - 102 Kianto 1910: 213–218.
 - 103 Suomen koskien luettelo 1930: 16–17 sekä taulut VIII ja IX.
 - 104 Turpeinen 1992: 275.

Käytetyt lähteet

Arkistolähteet

Helsingin yliopiston kirjasto (HYK), Helsinki

A. J. Sjögren (1825), Allmänna Ephemerider (Eph.). D^o III (HYK).

Kainuun Rajavartioston arkisto (KRA)

Viiangin vartion historia ajalta 1920–1985

Kansallisarkisto (KA), Helsinki

Kenraalikuvernöörin kanslia arkisto (KKK)

Aktikartat ja muut kartat

Isojakoasiakirjat ja -kartat

Raja-asiakirjat ja -kartat

Senaatin talousosaston arkisto (STO)

Oulun maakunta-arkisto (OMA)

Kajaanin kihlakunnan kruununvoudin arkisto

Kenraalikuvernööriltä saapuneet kirjeet (OLKA)

Saapuneiden kirjeiden diaari (OLKA)

Pohjois-Pohjanmaan museo (PPM), Oulu

Charta öfver Paldamo Sokn Uti Österbotn och Caiana Lähn Författad År 1762 Simon Appelgren. Afcopierad af Ern:Joh:Gutzén.

Painetut kartastot ja kartat

Карта Олонецкого уезд, составленная А. Клешиным в 1728 г.

Lönnroth, Onni (1918), Itä-Karjalan ja Kuolan Lapin kartta. – Itä-Karjala ja Kuolan Lappi. Suomalaisen tutkijan valaisemana. II. Metsähallitus 1918. Kustanusosakeyhtiö Otava. Helsinki.

Peruskartat. Maanmittauslaitos 2004.

Suomen karttakirja 1799. C. P. Hällströmin Suomi-kartasto. Alkuperäiskustantaja S. G. Hermelin. Uusintapainoksen toimittaneet Jan Strang ja Erkki-Sakari Harju. Genimap Oy. Vantaa.

Suomen kartta (1923). Maanmittauslaitoksen toimittama. Helsinki.

Suomen karttakirja 1920 (2004). Suomen kartta. Karta över Finland 1920. Näköispainos. Toimitus Erkki-Sakari Harju. Genimap Oy. Vantaa.

Suomen karttakirja 1799 (2005). C. P. Hällströmin Suomi-kartasto. Uusintapainos. Toimittaneet Jan Strang ja Erkki-Sakari Harju. Genimap. Vantaa.

Suomen koskien luettelo (1930). N:o LIX. Oulujoki ja sen vesistö. Toimittanut Å. Fabricius. Hydrografinen toimisto. Helsinki.

Suomi. Kartasto 1897/1915. Suomen matkailijayhdistys. Näköispainos. Suo-

men matkailuliitto r.y. Helsinki.

Топографическая карта Республика Карелия. Военно-топографическое управление Генерального штаба. Москва 1977.

Vanhoja Suomen karttoja – Old maps of Finland. II uudistettu painos. Toimittanut Isak Gordin. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki 1973.

Vanhojen karttojen Suomi: historiallisen kartografian vertaileva tarkastelu. Suunnittelu ja karttojen valinta: Harri Rosberg & Jussi Jäppinen. Teksti Harri Rosberg. Kuvaus Jukka Kalervo. Gummerus. Jyväskylä 1984.

Muut painetut lähteet

Komitealta Kajaanin kihlakunnan taloudellisten olojen tutkimusta varten. Komiteamietintö 4/1910. Helsinki.

Suomen kielen etymologinen sanakirja V. Erkki Itkonen & Aulis J. Joki & Reino Peltola. Lexica Societatis Fenno-ugricae XII,5. Suomalais-ugrilainen Seura. Helsinki.

Kirjallisuus

Ahonen, Felix (1961), Kajaanin kaupungin historia III. Vv. 1810–1905. Kajaanin kaupunki.

Bransch, Michael (1973), A. J. Sjögren. Studies of the North. Suomalais-Ugrilaisen Seuran toimituksia 152. Helsinki.

Deutsch, Henrik (1819), Oeconomiska Antekningar rörande Norra delen af Uleåborgs Län, under resor derstädes, på Hans Erlaucht, Riks-Cancelleren m. m. Greve N. P. Rumanzoffs omkostnad och Kejs. Finska Hushållnings-Sällskapets försorg åren 1814 och 1815 af H. Deutsch. Kejsarliga Finska Hushållnings-Sällskapets Handlingar. Tredje Tomen. Åbo.

Entinen Oulujoki (1954). Historiikkia ja muistitietoa. Julkaisija Oulujoki Osakeyhtiö. Helsinki.

Gallén, Jarl (1968), Nöteborgsfreden och Finlands medeltida östgräns. Skrifter utgivna av Svenska Litteratursällskapet i Finland. Nr 427:1. Helsinki.

Halila, Aimo (1954), Pohjois-Pohjanmaa ja Lappi 1721–1775. Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin historia V. Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin maakuntaliitot. Oulu – Rovaniemi.

Huurte, Matti (1992), Suomussalmi esihistoriallisella ajalla. – Leipä luonnosta. Suomussalmen historia kymmenen vuosituhatta. Suomussalmen kunta ja seurakunta.

Inha, I. K. (1921), Kalevalan laulumailla. Elias Lönnrotin poluilla Vienan Karjalassa. Kuvaus Vienan Karjalan maasta, kansasta, siellä tapahtuneesta runonkeruusta ja runoista itsestään. Toinen painos. Tietosanakirja-Osakeyhtiö. Helsinki.

Itä-Karjalan Kartta (1941). Akateemisen Karjala-Seuran v. 1934 julkaiseman kartan kolmiväripainos joulukuussa 1941. Helsinki.

Jokipii, Mauno (1956), Suomen kreivi- ja vapaaherrakunnat I. Historiallisia Tutkimuksia XLVIII. Suomen Historiallinen Seura. Helsinki.

Kainuun runkokaava (1973). Kainuun seutukaavaliitto. Kajaani.

Karjalainen, A. (1926), Oulun kaupungin kauppa ja meriliike vuosina 1721–1765. Omakustanne. Jyväskylä.

Keränen, Jorma (1977), Paltamon seurakunnan historia. Paltamon seurakunta.

Keränen, Jorma (1984), Kainuun asuttaminen. Studia historica Jyväskyläänsia 28. Jyväskylän yliopisto.

Keränen, Jorma (1986), Uudisraivauksen

ja rajasotien kausi. – Kainuun historia I. Kainuun maakuntaliitto. Kajaani.

Kokkonen, Jukka (2002), Rajaseutu liikkeessä. Kainuun ja Pielisen Karjalan asukkaiden kontaktit Venäjän Karjalaan kreivin ajasta sarkasotaan (1650–1712). Bibliotheca Historica 79. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki.

Kunnas, V. H. (1937), Oulujoen Vesistön Uittoyhdistys 1910–1935. Kajaanin maalaiskunta.

Luukko, Armas (1954), Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin keskiaika ja 1500-luku. Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin historia II. Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin maakuntaliitot. Oulu – Rovaniemi.

Lönnrot, Elias (1902), Matkat. I osa. Vuosina 1828–1839. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 98. Toim. A. R. Niemi. Helsinki.

Mustonen, O. A. F. (1885), Tietoja Kajaanin kihlakunnasta ja etenkin Paltamon pitäjästä. Hämeenlinna.

Näyttelyesite 33/2003, Pietari Brahe matkustaa – Per Brahe d.y. på resa. Toimitus Juhani Kostet, Seija Väärä --. Turun maakuntamuseon näyttelyesite 33/2003.

Paulaharju, Samuli (1958), Kainuun mailta. Kansantietoutta Kajaanin kulmilta. Toinen painos. Werner Söderström Osakeyhtiö. Porvoo.

Rein, G. (1846), Geographiska och statistiska notiser om Uleåborgs Län. – Suomi, Tidskrift i fosterländska ämnen. 1846. Sjette årgången. Utgifven på Finska Litteratur-Sällskapets förlag. Imprimatur: G. Rein. Helsingfors.

Rytkölä, Heikki (1995), Kainuun raja. 400 vuotta itärajan muutoksia. Kainuun Museon julkaisuja. Kajaani.

Rytkölä, Heikki (1998), Kainuun ja Karjalan parantaja. Elias Lönnrotin Kajaanin-aika.

Historian tutkimuksia – Studies in History 18. Joensuun yliopiston humanistinen tiedekunta.

Rytkölä, Heikki (2005), Karjala Kainuussa. Rajakylä vaiheita 1700-luvun lopulta 1920-luvulle. Lönnrot-instituutin julkaisuja n:o 9. Oulun Historiaseuran julkaisuja. Scripta Historica 31.

Salovius, K. R. (1916), Ämmäkosken ja Koivukosken sulut Kajaanin kaupungin ääressä. Selonteko sulkujen rakentamisesta ja myöhemmistä vaiheista, Tie- ja vesirakennusten Ylihallituksen antaman toimen johdosta. Keisarillinen Senaatti. Helsinki.

Sihvo, Hannes (1973), Karjalan kuva. Karelianismin taustaa ja vaiheita autonomian aikana. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 314. Helsinki.

Sjögren, And. Joh. (1828), Anteckningar om Kemi-Lappamark. J. Simelii Enka. Helsingfors.

Sjögren, A. J. (1955), Tutkijan tieni. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki.

Turpeinen, Oiva (1985), Väestö ja talous 1721–1982. Kainuun historia II. Kainuun maakuntaliitto. Kajaani.

Turpeinen, Oiva (1992), Suomussalmi 1500-luvulta 1990-luvulle. – Leipä luonnosta. Suomussalmen historian kymmenen vuosituhatta. Suomussalmen kunta ja seurakunta.

Tyrkkö, Martti (1948), Kajaanin kaupungin historia II. V.v. 1717–1809. Kajaanin kaupunki.

Vartiainen, A. (1931), Kajaanin kaupungin historia I. Isonvihan loppuun. Kajaani kaupunki.

Virrankoski, Pentti (1973), Pohjois-Pohjanmaa ja Lappi 1600-luvulla. Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin historia III. Pohjois-Pohjanmaan, Lapin ja Kainuun maakuntaliitot. Oulu.

Vuoristo, Vivi (1980), Ikävä omia maita: muisteluksia vanhasta Vienan Karjalasta. Otava. Helsinki.

Artikkeli artikkelikokoelmassa

Calonius, Ingmar (1929), Handelsvägar-na från Vita havet till Bottniska viken. – Studier och uppsatser tillägnade Otto Andersson på hans femtioårsdaga den 27 april 1929. Åbo.

Fränti, Eila, K. (1937), Katsaus kulku-neuvojen kehityshistoriaan Kajaanin kihlakunnassa 1800-luvulla. – Jouko III. Pohjois-pohjalaisen osakunnan kotiseutujulkaisu. Helsinki.

Kianto, Ilmari (1910), Vuokkia vael-tamassa. – Jouko. Pohjois-pohjalaisen osakunnan kotiseutututkimuksia I. Pohjois-pohjalainen osakunta. Helsinki.

Paulaharju, Ahti (1961 a), Paltamon kinkeripiirikartta vuodelta 1762. – Kotiseutu 1961. Toimitus Kustaa Vilksen & Maija-Liisa Heikkinen. Kotiseutuliitto r.y. Helsinki.

Räisänen, Alpo (1994), Kainuun vanhaa karjalaisperäistä paikannimistöä. – Tietten tahtoen. Studia Carelica Humanistica 3. Toimittajat Väinö Jääskeläinen ja Ilkka Savijärvi. Joensuun yliopiston humanistinen tiedekunta.

Artikkeli lehdessä

Aeimelaus, C. F. (1857), Betänkande om de mest bidragande medel att upphjelpa Kajana stad ifrån dess ringhet till förmon för hela Kajana län och flere andra orter. – Finlands Allmänna Tidning 21.–22. ja 24.7.1857.

Bisi, Erik (1853), Kianto. – Oulun Wiikko-Sanomia 16.4.1853.

Borenus, A. A. (1872), Från Runoin-samlings-expeditionen. Wuokkiniemi kyrkoby d. 4 Juli 1872. – Morgonbladet

19.7.1872.

Cajanus, Johan (1777), Anno 1663 d. I Febr hölts den allraförsta visitation uti Paldamo --. – Tidningar utgifne af et sällskap i Åbo 1776 n:o 16–18.

Kotimailta (1856), Oulun Wiikko-Sanomia 49/1856.

Kotimailta (1857a), Oulun Wiikko-Sanomia 1/1857.

Kotimailta (1857b), Oulun Wiikko-Sanomia 4/1857.

von Nordman, Alexander (1856), Statsrådet v. Nordmans naturhistoriska expedition till nordöstra Finland och Hvitahafvet. – Wiborg n:o 68–69/1856.

Paulaharju, Ahti (1961 b), Paltamon kinkeripiirikartta vuodelta 1762. – Kotiseutu 1/1961.

Pohjanmaan wiljelyksen ja kulkukeinoin edistymisestä. Oulun Wiikko-Sanomia 48/1863.

[Porthan, H. G.], Tankar om Finlands uppodling. – Åbo Tidningar n: o 17 ja 21/1797.

Snellman, Johan (1798), Beskrifning öfwer Wattudragen i Hyrynsalmi Socken i Österbotten. – Åbo Tidningar n: o 22–23/1798.

Stjernerzanz. A. (1857), Muutamia sanomia uhkaavasta kadosta. – Oulun Wiikko-Sanomia 3/1857.

Painamattomat opinnäytteet

Fränti, Eila Kyllikki (1935), Kulkuneuvot Kajaanin kihlakunnassa 1700-luvulta 1800-luvun loppuun. Turun yliopiston historian laitos.

KUVAILULEHTI

| | | | | |
|---|---|-----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| <i>Julkaisija</i> | Kainuun ympäristökeskus Kajaanin yliopistokeskus / Lönnrot-instituutti | | | <i>Julkaisuaika</i> joulukuu 2006 |
| <i>Tekijä(t)</i> | Heikki Rytkölä | | | |
| <i>Julkaisun nimi</i> | Vienan tiellä Historiallista taustaa Suomussalmen Vuokin reitille Venäjän Karjalaan | | | |
| <i>Julkaisusarjan nimi ja numero</i> | Kainuun ympäristökeskuksen raportteja 5 / 2006 | | | |
| <i>Julkaisun teema</i> | | | | |
| <i>Julkaisun osat/ muut saman projektin tuottamat julkaisut</i> | | | | |
| <i>Tiivistelmä</i> | <p>Ihminen on aina liikkunut Pohjanlahden ja Vienanmeren välillä mannerjään väistyttyä noin 10 000 vuotta sitten. Esihistorialliset löydöt osoittavat, että kauppaa on käyty hyvinkin kaukaisten alueiden ja maanselän jakaman ja merien rajaaman alueen välillä. Historiallisella ajalla kaupan luonne muuttui ja monipuolistui. Täällä liikkui muun muassa saamelaiset, karjalaiset, hämäläiset, savolaiset ja norjalaiset. Vuosisatojen kuluessa eri etupiirit jakoivat alueen, mutta kauppa jatkui. Joskus edes sotakaan ei katkaissut vuorovaikutusta karjalaisten ja Ruotsin valtakunnan itäosan välillä. Liikuttiiin kesällä ja talvella, mutta kulkuväylät noudattivat suunnilleen samoja reittejä. Väylien ja kulkuneuvojen muutokset olivat hitaita.</p> <p>Suomen tultua liitetyksi Venäjään vuonna 1809 oli hallinnollisesti tärkeää selvittää muun muassa Kainuun ja Venäjän Karjalan liikenneyhteydet. 1830-luvulta alkaen koettiin näillä alueilla maanselän molemmiin puolin pahoja katovuosia. Oulun maaherran aloitteesta syntyi ajatus rakentaa maantie Vienan Kemiin. Uudelleen tämä ajatus nousi esiin 1850-luvulla. Perusteelliset selvitykset, joita käsiteltiin Helsingissä ja Pietarissa myöten eivät johtaneet kuitenkaan merkittäviin tuloksiin. Kulkuneuvot ja liikennereitit kehittyivät muualla nopeasti ja nuo syrjäiset seudut kyettiin huoltamaan ilman merkittäviä liikenteellisiä parannuksia.</p> <p>Venäjän vallankumous ja kansalaissota katkaisivat ikimuistoiset yhteydet. Nyt liikenne on alkanut uudelleen täysin muuttuneissa oloissa ja aivan uusin välinein. Ihmiset, tavarat ja kulttuurivaikutteet liikkuvat kuten vuosituhansia sitten.</p> | | | |
| <i>Asiasanat</i> | historia, kartoitus, kansanperinne, kauppa, kielitiede, kuljetus, liikenne, maantiede, matkailu, perinnetieteet, tienrakennus, tutkimus, vesirakennus, ympäristö | | | |
| <i>Rahoittaja/ toimeksiantaja</i> | Kainuun ympäristökeskus | | | |
| | ISBN 952-11-2528-4 (nid.) | ISBN 952-11-2529-2 (PDF) | ISSN 1796-1955 (pain.) | ISSN 1796-1963 (verkkoi.) |
| | <i>Sivuja</i> 90 | <i>Kieli</i> suomi | <i>Luottamuksellisuus</i> julkinen | <i>Hinta (sis. alv 8 %)</i> 10 € |
| <i>Julkaisun myynti/ jakaja</i> | Kainuun ympäristökeskus, puh. 020 490 6510 Edita Publishing Oy, puh. 020 450 05 | | | |
| <i>Julkaisun kustantaja</i> | Kainuun ympäristökeskus | | | |
| <i>Painopaikka ja -aika</i> | Kajaanin Kirjapaino Oy 2006 | | | |

PRESENTATIONSBLAD

| | | | | |
|--|---|-----------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| Utgivare | Kajanalands miljöcentral Kajana universitetscentrum - Lönnrot-institut | | | Datum december 2006 |
| Författare | Heikki Rytkölä | | | |
| Publikations titel | Vienan tiellä, Historiallista taustaa Suomussalmen Vuokin reitille Venäjän Karjalaan (På Vitahavskarelen väg, Historisk bakgrund till Suomussalmi Vuokki rutt till Rysska Karelen) | | | |
| Publikationsserie och nummer | Kainuun ympäristökeskuksen raportteja 5 / 2006 | | | |
| Publikationens tema | | | | |
| Publikationens delar/ andra publikationer inom samma projekt | | | | |
| Sammandrag | <p>Människan har alltid rört sig mellan Bottniska viken och Vita havet sedan inlandsisen drog sig undan för cirka 10 000 år sedan. Prehistoriska fynd vittnar om att handel idkades mellan tämligen avlägsna orter och ett av lantryggen delat och av hav bekränsat område. Under den historiska tiden förändrades handelns natur och den blev månsidigare. Här rörde sig bl a samer, karelare, tavaster, savolaxare och norrmän. Under sekternas lopp delade olika intressesfärer området men handeln fortlevde. Det hände någon gång att inte ens krig avbröt interaktionen mellan karelare och den östra delen av Sverige. Man färdades under sommar och vinter, men farleder efterföljde i stort sätt samma rutter. Rutter och färmedel förändrades långsamt.</p> <p>Då Finland förenades till Ryssland år 1809, blev det angeläget i administrativt hänseende att utreda bl a trafikförbindelserna i Kajanaland och Rysska Karelen. Från och med 1830-talet drabbades dessa områden på bägge sidor av lantryggen av svåra nödår. På Uleåborgs landshövdingens initiativ uppkom det en tanke på att bygga en landsväg till Vitahavskarelen. Den här tanken upptogs återigen på 1850-talet. Grundliga utredningar, som behandlades även i Helsingfors och S:t Petersburg, ledde ändå inte till några märkvärdiga resultat. Färmedel och kommunikationsrutter utvecklades snabbt på andra håll och dessa avlägsna orter kunde försörjas utan större trafikförbättringar.</p> <p>Revolutionen i Ryssland och inbördeskriget bröt de urgamla förbindelserna. Numera har trafiken börjat om i fullkomligt förändrade förhållanden och med alldeles nya medel. Människor, gods, kulturinflytelser rör sig som för årtusenden sedan.</p> | | | |
| Nyckelord | historia, kartläggning, folkloristik, handel, språkforskning, transport, trafik, geografi, turism, traditionsvetenskaper, vägbyggnad, forskning, vattenbyggnad, miljö | | | |
| Finansiär/ uppdragsgivare | Kajanalands miljöcentral | | | |
| | ISBN 952-11-2528-4 (hft.) | ISBN 952-11-2529-2 (PDF) | ISSN 1796-1955 (print) | ISSN 1796-1963 (online) |
| | Sidantal 90 | Språk finska | Offentlighet offentlig | Pris (inneh. moms 8 %) 10 € |
| Beställningar/ distribution | Kajanalands miljöcentral, tel. 020 490 6510 Edita Publishing Oy, tel. 020 450 05 | | | |
| Förläggare | Kajanalands miljöcentral | | | |
| Tryckeri/tryckningsort och -år | Kajaanin Kirjapaino Oy 2006 | | | |

DOCUMENTATION PAGE

| | | | | |
|---|--|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| <i>Publisher</i> | Kainuu Regional Environment Centre Kajaani University Consortium / Lönnrot institute | | | <i>Date</i> December 2006 |
| <i>Author(s)</i> | Heikki Rytkölä | | | |
| <i>Title of publication</i> | Vienan tiellä, Historiallista taustaa Suomussalmen Vuokin reitille Venäjän Karjalaan (On the White Sea Karelia Road, Historical background for the Suomussalmi Vuokki route to Russian Karelia) | | | |
| <i>Publication series and number</i> | Kainuun ympäristökeskuksen raportteja 5 / 2006 | | | |
| <i>Theme of publication</i> | | | | |
| <i>Parts of publication/ other project publications</i> | | | | |
| <i>Abstract</i> | <p>People have always been moving between the Gulf of Bothnia and The White Sea since the deglaciation of the ice sheet some 10 000 years ago. Prehistoric discoveries show that trade has been carried out between even very remote places and the region limited by seas and divided by The Maanselkä Ridge. On the historic time the nature of trade changed and became more versatile. People for example from Lapland, Karelia, Häme, Savo and Norway were taking their way in this area. As centuries passed by the region was divided by different spheres of interest, but trading went on. There were times when even wars could not interrupt the interaction between Karelia and the eastern parts of Sweden. People crossed the region in the summer and in the winter, but the fairways followed approximately the same routes. The changes of routes and vehicles were slow.</p> <p>When Finland was joined to Russia in 1809, it became important from the administrative point of view to evaluate among other things the communications in Kainuu and Russian Karelia. From the 1830'ies these regions suffered from extremely bad years on the both sides of The Maanselkä ridge. The governor of Oulu came up with the idea to build a road to the White Sea Karelia. The same idea was brought up anew in the 1850'ies. Despite thorough reports, that were examined both in Helsinki and St Petersburg, no major progress was achieved. Vehicles and routes developed rapidly elsewhere and these remote districts could be cared for without major communicational improvements.</p> <p>The Russian Revolution and the Civil War broke the immemorial connections. The traffic has now started again under totally altered circumstances and with the help of completely new equipment. People, goods and cultural impacts move as they used to do thousands of years ago.</p> | | | |
| <i>Keywords</i> | history, mapping, folklore, trade, linguistics, transport, traffic, geography, sciences of tradition, road building, research, water building, environment | | | |
| <i>Financier/ commissioner</i> | | | | |
| | ISBN 952-11-2528-4 (pbk.) | ISBN 952-11-2529-2 (PDF) | ISSN 1796-1955 (print) | ISSN 1796-1963 (online) |
| | No. of pages 90 | Language Finnish | Restrictions public | Price (incl. tax 8 %) 10 € |
| | | | | |
| <i>For sale at/ distributor</i> | Kainuu Regional Environment Centre, tel. 020 490 6510 Edita Publishing Oy, tel. 020 450 05 | | | |
| <i>Financier of publication</i> | Kainuu Regional Environment Centre | | | |
| <i>Printing place and year</i> | Kajaanin Kirjapaino Oy 2006 | | | |



Liikenneolojen kehittämistä muun muassa Suomussalmen Vuokin kylän alueella käsiteltiin Oulun ja Helsingin lisäksi Pietarissa saakka. Tavoitteena oli parantaa ratkaisevasti kulkuyhteyksiä Pohjanlahdelta Vianmerelle. Korkea-arvoisten virkamiesten työ tuotti paljon paperia, mutta sisämaan asukkaita se ei auttanut rajan kummallakaan puolella. Juuri he olisivat tarvinneet kipeimmin maantietä, joka olisi taannut leivän katovuosinakin. Vesitien kunnostaminenkin olisi ollut suuri helpotus.



KAINUUN
YMPÄRISTÖKESKUS

ISBN 952-11-2528-4 (nid.)

ISBN 952-11-2529-2 (PDF)

ISSN 1796-1955 (pain.)

ISSN 1796-1963 (verkkok.)